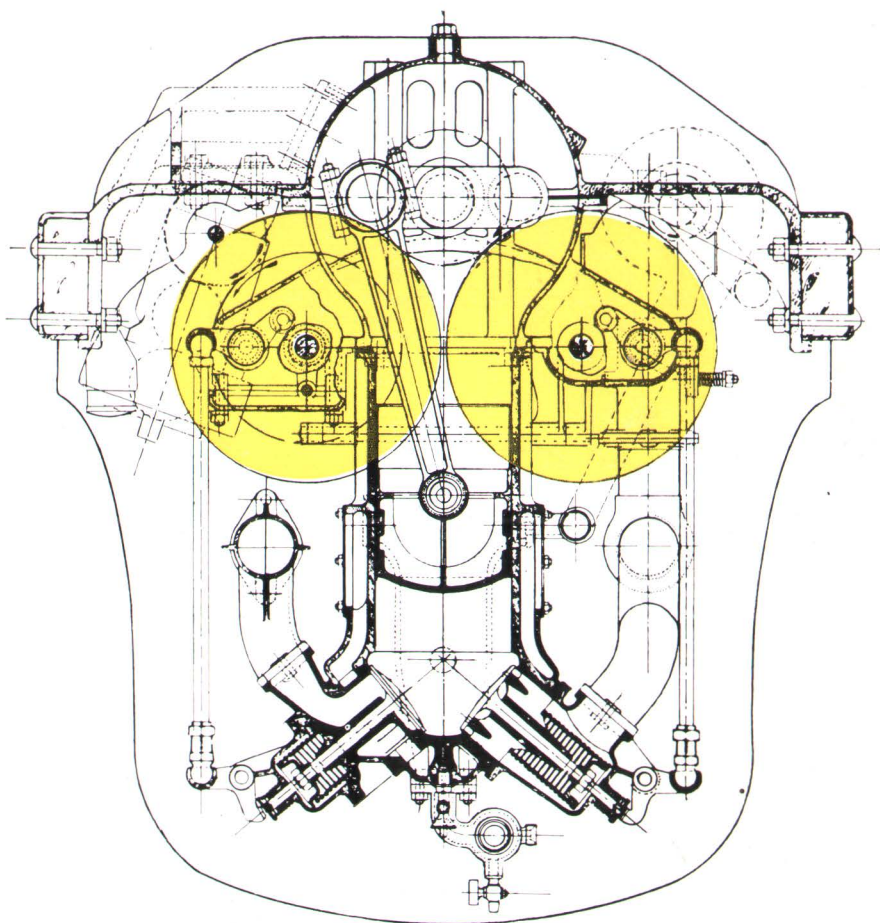
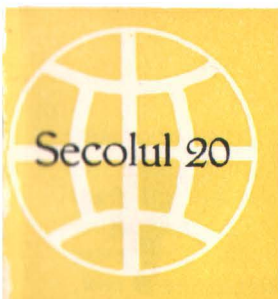




Secolul 20

PREZENTAREA ARTISTICĂ:
GETA BRĂTESCU



Revistă de literatură universală

editată de Uniunea Scriitorilor
din Republica Socialistă România

Comitetul de redacție:

ACAD. AL. PHILIPPIDE, ION BRAD, OV. S. CROHMĂLNICEANU,
ZOE DUMITRESCU-BUȘULENGA, MIHNEA GHEORGHIU,
DAN HĂULICĂ REDACTOR-ŞEF, GEORGETA HORODINĂ REDACTOR-ŞEF ADJUNCT,
TATIANA NICOLSCU, FLORIAN POTRA SECRETAR GENERAL DE REDACȚIE

11

1968

SUMAR

AUTOMOBILUL, TEHNICĂ ȘI MIT

SURSĂ DE POEZIE

RAINER MARIA RILKE: *Sonetul XVIII (din «Sonetele către Orfeu»)*, în românește de Dan Constantinescu; F. T. MARINETTI: *Automobilul de curse*, în românește de Petre Solomon; APOLLINAIRE: *Micul automobil*, în românește de Alexandru Baciuc; CARL SANDBURG: *Portretul unui automobil*, în românește de Petre Solomon; BERTOLT BRECHT: *Și acum, după te al optulea tip de automobil...*, în românește de Petre Stoica; WILLIAM CARLOS WILLIAMS: *Tînăra gospodină*, în românește de Petre Solomon; ALBERT PARIS GÜTERSLOH: *Pentru prima dată c-un automobil*; MARIE HOLZER: *Automobilul*; YVAN GOLL: *Automamuții*, în românește de Petre Stoica; AURO D'ALBA: *Vorbește automobilul*, în românește de Daniel Popa • 4

MARCEL PROUST: *Zile în automobil*, în românește de Cornelia Ștefănescu; ALDOUS HUXLEY: *Păsări călătoare*, în românește de Simona Drăghici; RAYMOND QUENEAU: *Exerciții de stil*, fragmente, în românește de Nina Cassian; DINO BUZZATI: *Depășire; Sinucidere în parc*, schițe, în românește de Florin Chirițescu; MILTON PEDROSA: *Șoferul Américo*, lumea aceasta și lumea de apoi, nuvelă, în românește de Andrei Ionescu; JULIO CORTAZAR: *Autostrada dinspre sud*, nuvelă, în românește de M. Magdalena Ioanovici; ELISABETH MANN-BORGESE: *Flori*, nuvelă, în românește de Al. Baciuc; GUSTAV MEYRING: *Automobilul*, schiță, în românește de Mihai Isbășescu; IURI NAGHIBIN: *Bărbatul și drumul*, nuvelă, în românește de Madeleine Fortunescu; IURI NAGHIBIN: *Directorul*, fragment de scenariu, în românește de Irina Vrabie, cu un comentariu de INOKENTI SMOKTUNOVSKI; CAMILO JOSÉ CELA: *Autostopul*, în românește de A. Ionescu • 15

COPIL AL SECOLULUI XX

JOHN B. RAE: *Nașterea automobilului*; JULES ROMAINS: *Primul automobil* • 120

SIMBOL AL LUMII MODERNE

ROLAND BARTHES: *Noua mașină Citroën*; HENRI LEFEBVRE: *Această lume al cărei simbol este un automobil*; JEAN ALBERT GREGOIRE: *Pledoarie pentru automobil*; LEWIS MUMFORD: *Autostrada și orașul*; JOHN B. RAE: *Nori deasupra industriei americane*; TEOFIL BALAJ: *Circuit parizian — flash printre vedete* • 136

MIT LITERAR

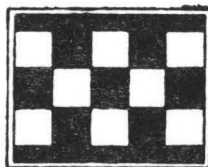
GEORGETA HORODINCĂ: *Automobilul, instrument al destinului*; MIRCEA PĂDURELEANU: *Psihologia vitezei*; IMRE TOTH: *Meditații metafizice pe tema Automobil* • 164

EROU CINEMATOGRAFIC

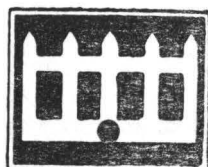
EDUARD CONSTANTINESCU: *Cele patru roți ale cinematografului* • 187



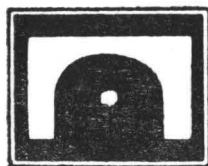
Sat.



Caldarăm rău.



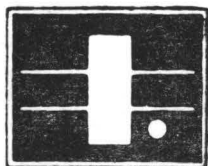
Pasagiu de nivel.



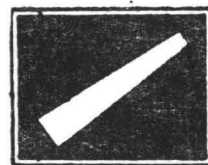
Trecere pe dedesupt.



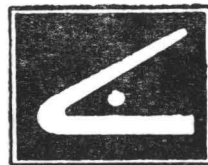
Incrucișare primejdioasă.



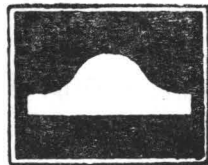
Trecere peste șine.



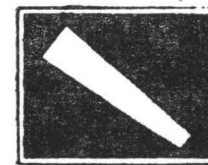
Urcuș.



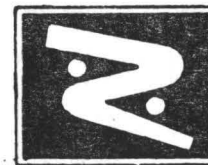
Cotitură cu urcuș.



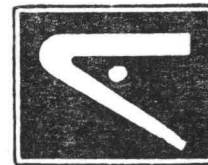
Podișcă.



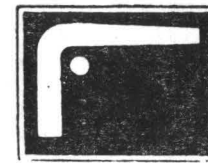
Coborâș.



*Coborâș șerpuitor cu
cotitură bruscă.*



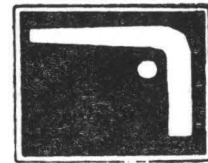
Cotitură cu coborâș.



Cotitura la dreapta.



Canion.



Cotitură la stânga.

sursă de poezie

RAINER MARIA RILKE

XVIII, 1

*Noul, l-auzi, Stăpine,
cum duruie, vuie?
Vin herolzii lui mîne
și imnuri îi suie.*

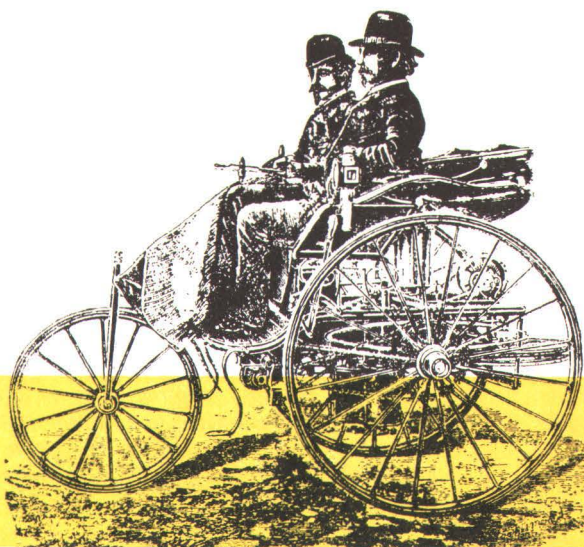
*Nici un auz nu-i teafăr
în huet statornic,
dar mașina, luceafăr,
se vrea, lăudat spornic.*

*Cumplită mașină,
cum rotind, te răzbuni,
istovind, ne surghiuni !*

*Noi de-ți dăm pornire,
tu, fără-mpătimire,
slujește-ne, lină.*

Din Sonetele către Orfeu

În românește de DAN CONSTANTINESCU



F.T. MARINETTI

AUTOMOBILULUI DE CURSE

*Zeitate aprigă dintr-un neam de oțel,
automobil beat de spațiu
care fremete, mușcînd zăbala !
Monstru japonez cu ochii de forjă,
hrănit cu flăcări și cu uleiuri,
flămînd de orizonturi și de prăzi siderale, —
îți pun în mișcare inima cu bătăi diabolice
și uriașele roți pneumatice, pentru dansul
pe care-l desfășori pe albele drumuri ale lumii.
Îți slobozesc în sfîrșit hăturile metalice și te-avînți,
beat de infinitul liberator !. . .*

*În acompaniamentul glasului tău lătrător,
iată că soarele-n asfințit calcă pe urmele*

pașilor tăi repezi, accelerindu-și la marginea zării
sanguinolentele palpitații. . .
Uite-l cum galopează acolo, în fundul pădurilor !. . .

N-are-a face, demon superb, sînt în puterea ta, ia-mă !
Pe pămîntul asurzit în ciuda tuturor ecourilor sale,
sub cerul orbit în ciuda stelelor sale de aur,
pornesc la drum, dînd pîteni febrei și dorurilor mele
și mă ridic, din clipă-n clipă, ca să simt
cum pe gîtul meu, care tresare, se-ncolăcesc
brațele răcoroase și catifelate ale vîntului.
Sînt brațele tale care mă-atrăg, pline de farmec.
Vîntul acesta e răsufierea ta amețitoare,
Infinat insondabil care mă-absorbi cu bucurie !. . .
O, morile negre și deșelate par, dintr-o dată,
s-alerge pe-ariștile lor ca pe niște picioare-uriașe. . .

Iată că munții se pregătesc să arunce
pe urmele mele mantii de somnoroasă răcoare.
Priviți ! Priviți cotitura aceasta sinistă !. . .
O, munți, monstruoase dihănni, mamuși cu pasul greoi
și cu enorme spîndri arcuite,
iață-vă-n urmă rămași, întrecuți, inecați
în oceanul ceșurilor !. . . Parc-aud pe drum
bocănitul surd al picioarelor voastre-uriașe
încălțate cu cizme de șapte poștii !. . .

Munți cu proaspete mantii de-azur !
Fluvii frumoase ce răsufiați în clarul de lună !
Cîmpii tenebroase ! Vă-ntrec pe toate-n galopul turbat
al acestui balaur. . . O, stele, voi, stelele mele,
ii auziți oare pașii, icnetele plămînilor săli de oțel ?
Pun rămășag că da, o, stelele mele !

Mai iute, mai iute !. . . și fără răgoz, fără odihnă !
Sloboziți frînele !. . . Nu puteți ? Atunci rupeți-le !
Pulsul motorului să-și însutească bădălle-avîntate !
Ura ! Nu mai ating pămîntul murdar !. . .
Mă zmulg în sfîrșit și zbor mlădios
spre-amețitoarea în veci plenitudine-a astrelor
curgînd șuvoi în albia largă a cerului.

În românește de PETRE SOLOMON

GUILLAUME APOLLINAIRE

MICUL AUTOMOBIL

La 31 a lunii august 1914

Am plecat din Deauville puțin înainte de miezul nopții
În micul automobil al lui Rouveyre

Cu șoferul eram trei

Ne-am luat rămas bun de la o întreagă epocă
Giganți minioși se năpusteau asupra Europei
Vulturii își părăseau cuibul așteptind soarele
Peștii hapsini urcau din hăuri
Popoarele alergau să se cunoască pînă-n străfunduri
Morții tremurau de frică în întunecatele lor locuințe

Ciinii lătrau spre zarea unde se aflau frontierele
M-am dus într-acolo purtînd în mine toate armatele care se războiau
Le simțeam urcînd în mine și arătîndu-mi mîndre ținuturile unde mărșăluiau
Prin pădurile și satele fericite ale Belgiei
Prin cîmpiile de aur ale Francilor
Pe plaiuri unde au loc totdeauna invaziile
Pe artere feroviare unde acei care se duceau la moarte
Salutau încă o dată viața tumultuoasă
Oceane adînci unde calcăiau monștrii
În străvechi carcase naufragiate
Înălțimi de neînchipuit unde omul luptă
Pe culmi unde nici vulturul nu zboară
Acolo omul luptă împotriva omului
Și coboară deodată ca o stea căzătoare
Simțeam în mine ființe noi iscusite
Clădind și făurind un univers nou
Un negustor de-o bogăție neuzită și cu o statură uluitoare
Își etala o vitrină extraordinară
Și păstori giganți mînau
Mari turme mute ce pășteau cuvintele
Și la care lătrau toți ciinii pe drum

N-am să uit această călătorie în noapte
Cînd nici unul din noi nu rostea un cuvînt
Plecarea întunecată cînd muriseră cele trei faruri ale noastre
Noaptea blindă dinainte de război
Și satele prin care treceam
Acolo potcovarii erau mobilizați între miezul nopții și orele
unu dimineața

La Lisieux prea frumoasa localitate scăldată-n azur
Sau mai degrabă la Ailles d'Or
Cînd de trei ori ne-am oprit pentru a schimba un cauciuc sport

*Iar după-amiază după ce am trecut
Prin Fontainebleau
Și-am ajuns la Paris
Cînd se afișa decretul de mobilizare
Am înțeles eu și prietenul meu
Că micul automobil ne condusesse într-o epocă Nouă
Și deși eram oameni în toată firea
Totuși de abia atunci ne nășteam.*

(Din volumul *Calligrammes*)

În românește de ALEXANDRU BACIU

CARL SANDBURG

PORTRETUL UNUI AUTOMOBIL

*Un automobil slăbănog, ca un ciine cu labela lungi,
ca un vultur sur și fantomatic.
Labela lui mestecă noroiul de pe drum, aripile lui
rod cîte un deal întreg.
Danny-șoferul visează la automobilul ăsta cînd vede
femei îmbrăcate în rochii roșii.
Un automobil slăbănog, sur și fantomatic — e însăși viața
lui Danny, sînge din sîngele lui.*

În românește de PETRE SOLOMON

BERTOLT BRECHT

ȘI ACUM, DUPĂ CE AL OPTOLEA TIP DE AUTOMOBIL

*Și acum
după ce al optolea tip de automobil
e aruncat în cimitirul de fiare vechi al fabricii,
(R.I.P.)
carele țărănești de pe vremea lui Luther,
sub acoperișe năpădite de mușchi, sînt gata de drum.*

Și n-au nici un cusur.
Și acum, deși Ninive a pierit,
fără îndoială că frații ei etiopieni sînt gata de plecare.
Întotdeauna e nouă roata și nou dricul carului,
pentru veșnicie fusese concepută huluba de lemn.
Și acuma încă
fratele etiopian stă sub acoperișul năpădit de mușchi,
dar cine călătorește cu el ?

Al optelea tip de automobil
iată, zace de pe acum
pe muntele de fiare vechi
dar noi
il vom conduce pe al nouălea
fiindcă așa am hotărît:
să călătorim mereu și mereu
cu automobile pururea noi și cu multe cusururi,
ușoare, fragile,
și fără de număr
oricînd supuse distrugerii.

1913—1926

În românește de PETRE STOICA

WILLIAM CARLOS WILLIAMS

TÎNARA GOSPODINĂ

La orele zece dimineața tînăra gospodină
îmbrăcată într-un capot se mișcă înapoia
pereților de lemn ai casei soțului ei.
Eu trec singuratec în automobilul meu.

Femeea iese pe trotuar
ca să-l strige pe vînzătorul de gheață,
pe precupețul de pește, —
sfioasă își potrivește șuvițele răzlețe,
iar eu o asemui c-o frunză căzută.

Roțile de cauciuc ale automobilului meu
trec scrișnind peste frunzele uscate,
în timp ce mă-nclin și merg mai departe, c-un zimbet.

În românește de PETRE SOLOMON

PENTRU PRIMA DATĂ C-UN AUTOMOBIL

În timp ce perspectiva spre nesfârșit
paralizează răscrucile drumurilor
însămînțați răsar copii după copii.
Goana — o floare — se retează-n vînt, adulmecă timpul
sporit prin oglinda-viteză.
În ghemuirea mea mă zdruncin din creștet pînă-n tălpi.
Cu icul privirii țintuiesc în tăietura străzii.
Fruce strivite stau lipite de roți și ele se-ntunecă,
eu salt albastrul, urui sub nori,
fața mi-o umbresc cu stropi de noroi,
și înstrîmb povîrnișul desenîndu-l.
Cititor, mai larg decît o carte deschid coapsele drumului.

1913

MARIE HOLZER

AUTOMOBILUL

Printre vehicule, automobilul e anarhistul. Desprins de legile tradiționale, gonește turbat prin lume, răspîndind spalma. Nici un drum de fier nu-i determină calea; nici un hăț nu-l constrînge la un ritm prescris, care să aibă în sine îngrădiri. E stăpînul posibilităților nelimitate.

Conducătorul său sfidează orice regulă de circulație, orice petrecere în mijlocul naturii, orice răgaz pentru odihnă, el cunoaște o singură lege: propria-i voință. Pentru a hotărînici și aceste tiranice capricii ale minții omenești, sînt imaginate și scor-nite prescripții. Și totodată pentru a-l ține în frîu pe acest diavol al zgomotelor. Dar în cazul de față voința solitară triumfă asupra nevoilor colectivității, își aragă cu sila un drept, destrămîndu-i obiceiurile, tihna, și cu gesturi de cuceritor respinge toate protestele.

E victoria forței asupra pedanteriei stilpilor de hotar prescriși, un salt, o depășire a lentelor stadii de evoluție, o țîsnire violentă. Un admirabil răspuns pozitiv al gîndului, care ne înalță, constrîns de necesitate. Un admirabil record al tehnicii, care ne dovedește că voința individuală poate deveni lege, că trebuie să devină așa ceva; care vîntură, spulberă, forța, tăria și convingerea despre toate cele ce au fost adunate și dobîndite cu atîta trudă.

E concretizarea simbolică a gândirii; nu are nevoie de căi anumite, de repere, de peroane, de semafoare, de gherete de pază, de gări, de programe; își croiește drum prin tumultul cotidian, peste piețe și străzi, printre pietoni și furgoane, mereu întru întîmpinarea îndepărtatei sale ținte.

Automobilul e izbînda împărțirii timpului, ceasornicul nemilos al vieții noastre. . .

1912

YVAN GOLL

AUTOMAMUȚII

Spuma de pe valurile mulțimii improașcă zăgazurile,
spuma lămpilor cu arc voltaic
se prelinge ca pulberea de pe case,
și-i inundat de spume
bulevardul —
o Cale Lactee
alb șerpuind prin oraș.

Culmi neînsuflețite, clădirile se înalță
deasupra unor ostfel de genuni,
ascund pivnițe în care se odihnesc verile provensale,
ascund paturi în care zac frunți de aur, asudind,
ascund sicrie și putrede luminări de veghe.
Creștetele lor încremenesc fără viață
asemenea zăpezilor înghețate
peste valea vuind.

Dar uneori
betonul se cutremură pînă-n măruntaiele-i de fier
și oamenii de pe stradă se sperie,
cînd din tuneluri ies mugind
turme de autobuze,
care se apropie și se leagănă
la fel ca bătrînii mamuți
evadați din muzee. . .

Și o clipă
orașul mare
tremură în fața acestei lumini preistorice.

1913

În românește de PETRE STOICA

VORBEȘTE AUTOMOBILUL

Saturat de benzină roșie
mă clatin
brusc tresar
mă smulg din loc
între stâlpii de aer
îmi croiesc galeriile libertății.
Șoselele — lacomi vampiri —
sug din mine sug
și pe urmele mele desfășură
cadavrele kilometrilor
înghițite
de motorul nesătul.

Stînga — dreapta
în față — în spate
pavoazările festive
ale soarelui —
monsienor electric
al unei catedrale cerești —
și preot în purpură —
antimilitarist diabolic
al republicii.
Ropot de tobe
vuiet de primăvară
darabane:
orchestra turbaților
copoi ai vîntului.

Captiv într-o plasă
din fier împătrlit
gîfii rigid
cotind după colțurile drepte
ale marilor străzi —
grăbit mă asvîr
și las în urmă
tramvaiele
cu stridentul lor căscat
pe șinele convergente.

Palatele — capete dreptunghiulare
de monștri —
cu numeroase ferestre-ochi
își cască balcoanele-guri
cu dinți-balustrade.
Îmi salt kilometricii ochi
în sus — într-o parte:
săbii lungi de cipreși
atîrnînd
(scrîncioburi
ale grădinarului-pavoazator)
lacome priviri
drapele adiînd
din lumină cărnoasă
și-un reflector —
pumnal
înfipt în inima nopții
de ora serii — ucigașul zilei.

Departe foarte departe stele
— nocturne cuiburi de viespi
vuind deasupra capului —
trotuare — ghilotină
sclipind asemenea jarului alb —
lame —
cumplită strangulare
a apoplecticei mele pasiuni
de-a smulge totul —
pavaj — grătar
pe care mă înfășur
cu dorul înfocat
să mă devor.

Zorii zilei. Cascade-acoperișe —
lămpi-sentinele fosforizînd
și abandonate însetării
înainte ca să vină lampagiul caporal
pentru schimbul gărzii.
De amîndouă laturile
soarele halebardier
desprinde legătura de la ochi
confetii — jetoane
ghirlande adiînd
drapele drapele
 drapele

Revista Automobilă

ORGAN OFICIAL AL CLUBULUI AUTOMOBIL

ABONAMENTUL

APARE ODATĂ PE LUNĂ

UN AN 4 L. 00

TERMINAȚIA ȘI ACHIZIȚIA: Anul, luna și ziua, în numerar

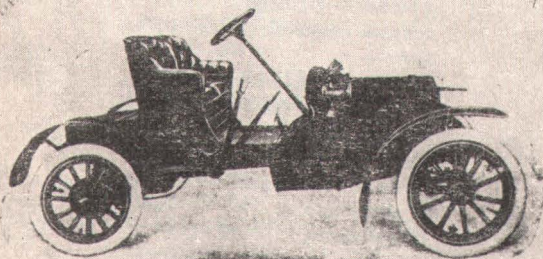
LEONIDA & Co. AUTOMOBILE

Mercedes
MAȘINI DE LA 1.000 FR.

Sizaire-Naudin

Idealul automobil cu 2 locuri de la 3750

Italia
MAȘINI DE LA 1.000 FR.



Trăsura Sizaire et Naudin

Darracq
MAȘINI DE LA 1.500 FR.

Trăsuri electrice

ELECTRODYNAM
DE LA 1.500 FR.

Darracq-Serpellet
MAȘINI, omnibuse și camioane
de la 17.500

Cauciucuri și antiderapante „Michelin”

ATELIER DE REPARAȚII

LEONIDA & C^{IE}

București, Strada Căminu Nou, 10

Garaj

Telefon 49

DEPOSIT
ACCESORII
Măști, țigări, băuturi
LIMONADATO

Zile în automobil

Plecînd din . . . după amiază la o oră destul de înaintată nu mai aveam timp de pierdut dacă aş fi voit să ajung înainte de căderea nopţii la părinţii mei, cam la jumătatea drumului dintre Lisieux şi Louviers. La dreapta, la stînga, în faţa mea, geamurile automobilului pe care le ţineam închise puneau ca să spun aşa sub sticlă frumoasa zi de septembrie care, chiar în aer liber nu se vedea decît ca prin ceaţă. Cum ne zăreau de departe, de pe strada unde şedeau gîrbovite, bătrînele case strîmbe ne ieşiau în cale întinzîndu-ne cîţiva trandafiri proaspeţi sau ne arătau, mîndrindu-se, nalba invoaltă care, crescută de ele, le-a întrecut în înălţime. Altele, bătrîne fără vedere, veneau, sprijinite tandru pe cîte un păr cu iluzia că-l mai proptesc ele strîngîndu-l la pieptul lor vlăguit de care el, fiindcă le-a întîlnit în cale, şi-a legat pentru vecie rămurişul pipernicit şi afectuos al braţelor sale. Deodată strada coti şi bordura din dreapta coborînd apărură cîmpia Caen-ului, fără ca oraşul, cuprins totuşi în întinderea din faţa noastră, din cauza depărtării, să se lase văzut ori bănuît. Singure, desprinzîndu-se deasupra şesului monoton şi parcă pierdute în nemărginita cîmpie, cele două clopotniţe de la Saint-Etienne urcau către cer. În curînd am văzut trei ; le ajunsese clopotniţa de la Saint-Pierre. Apropiate ca într-o întreită săgeată avîntată spre cer ele apar, aşa cum în tablourile de Turner, adesea o mînăstire sau un castel deşi îi dau numele tabloului ocupă în mijloc nemărginirii cerului, a vegetăţiei, a apei, tot atît de puţin loc, par tot atît de întîmplătoare şi trecătoare ca şi curcubeul, lumina înserării de la ora cinci ori ţărăncuţa care în prim plan tropăie

pe drum împovărată de coșuri. Clipele se scurgeau, noi mergeam repede, dar totuși înaintea noastră nu se aflau decît cele trei clopotnițe ca păsările pe cîmp, nemișcate, pe care le deosebești în soare. Destrămîndu-se apoi depărtarea ca o ceață care dezvăluie, total și în cele mai mici detalii, o siluetă nevăzută cu o clipă înainte, apărură turnurile Sfintei Treimi, sau mai bine zis un singur turn într-atîta unul îl ascundea perfect pe celălalt. Dar unul dîndu-se deoparte, celălalt a înaintat și ambele se alăturară. În sfîrșit o clopotniță întîrziată (mi se pare că aceea de la Saint Sauveur) veni printr-o îndrăzneță mișcare să se așeze în fața lor. Acum între clopotnițele înmulțite, pe povîrnișul cărora lumina se distingea pîrînd de la distanță că surîde, orașul își arăta îndrăzneț și prin urcușuri pieptișe fuga complicată dar neșovăită a acoperișurilor sale jinduindu-le de jos avîntul fără a-l putea ajunge. L-am rugat pe șofer să mă oprească o clipă în fața clopotnițelor de la Saint-Etienne ; dar amintindu-mi cît ne-a trebuit ca să ne apropiem de ele cu toate că la început păreau atît de aproape, mi-am scos ceasul ca să văd de cît timp vom avea nevoie, cînd automobilul coti și mă depuse la temelia lor. Nefiind în stare să le ajung în ciuda efortului mașinei noastre care părea să se poticnească fără sorți de izbîndă pe drum, rămînînd mereu la aceeași distanță de ele, abia în ultimele clipe am realizat viteza acumulată în tot acest timp. Și, uriașe, dominînd prin măreția lor, ele se repeziră cu atîta violență înaintea noastră, încît abia am avut răgazul să ne oprim ca să nu ne izbim de portal.

Ne-am continuat drumul ; am părăsit Caën-ul de mai multă vreme, și orașul, după ce ne-a însoțit un timp, a dispărut, încît rămînînd singure în zare privindu-ne cum dispăream, cele două clopotnițe de la Saint-Etienne și clopotnița de la Saint-Pierre își agitau încă în semn de rămas bun vîrfurile lor însorite. Uneori, una se retrăgea pentru ca celelalte două să ne poată zări încă o clipă ; în curînd nu am mai văzut decît două. Apoi se răsuciră pentru ultima dată ca două șuruburi de aur și au dispărut dinaintea mea. De atunci, trecînd adesea la apusul soarelui pe șesul Caën-ului, le-am revăzut, cîteodată foarte departe, doar ca două flori pictate pe cer, deasupra orizontului ; uneori ceva mai aproape, cînd erau ajunse din urmă de clopotnița de la Saint-Pierre păreau cele trei fete dintr-o legendă de mult povestită peste care începea să se lase uitarea. În timp ce mă îndepărtam, le-am văzut căutîndu-și cu sfială drumul și după cîteva încercări stîngace și nedibace poticniri ale siluetelor lor nobile se strîngeau unele într-altele, alunecînd una în dosul celeilalte, nelăsînd pe cerul încă împurpurat decît o singură siluetă neagră, fermecătoare și resemnată, pentru ca apoi să dispară în noapte.

Începusem să-mi pierd nădejdea că voi ajunge la Lisieux destul de devreme ca în aceeași seară să fiu la părinți, care din fericire nu erau preveniți

de sosirea mea, cînd, către asfințit, coborînd în plină viteză, pe o pantă repede, la capătul ei, în culcușul însîngerat al soarelui, am văzut Lisieux-ul care din acest loc ne-a luat-o înainte ca să ridice și să orînduiască în grabă rănitele-i case, înaltele-i coșuri roșiatice; în scurt timp totul a intrat în normal și cînd cîteva clipe mai tîrziu ne-am oprit la colțul străzii Fèvres, casele bătrînești ale căror delicate ornamente în chip de lujere din lemn nervurat care susțin ferestrele terminîndu-se cu capete de sfinți și de demoni, păreau să fi rămas aceleași ca în secolul al XV-lea. Un accident de mașină ne-a forțat să rămînem la Lisieux pînă la căderea nopții; înainte de a pleca am vrut să revăd pe fațada catedralei frunzișul despre care vorbește Ruskin, dar felinarele anemice care luminează străzile orașului erau stinse în piață și Notre Dame părea cufundată în întuneric. Am înaintat totuși voind să ating doar cu mîna ilustra pădure bătrînă de piatră în care este înfipt portalul și printre ale cărei șiruri atît de bine tăiate a trecut pe semne cortegiul nupțial al lui Henric II al Angliei și al Eleonorei de Guyenne. Dar chiar în clipa în care mă apropiam de ea bîjbîind, a fost inundată de o lumină neașteptată; trunchi cu trunchi, stîlpii ieșiră din întuneric desprinzîndu-și ca vii în plină lumină de pe un fond întunecat uriașul tipar al frunzelor de piatră. Șoferul meu, generosul Agostinelli, trimițînd vechilor sculpturi salutul prezentului a cărui lumină servea doar ca să se citească mai bine lecția trecutului, îndrepta una după alta pe fiecare parte a portalului, pe măsură ce voiam să le văd, focurile farurilor automobilului său. Iar cînd m-am întors la mașină am văzut un grup de copii împinși aici de curiozitate, aplecîndu-și pe far capetele ale căror bucle tremurau în lumina aceasta neobișnuită și, ca proiectați de catedrală pe o rază, ei refăceau aici figurația îngerilor dintr-o scenă a Nașterii Domnului. Era tîrziu cînd am părăsit localitatea Lisieux; șoferul a îmbrăcat o manta uriașă din cauciuc, iar pe cap și-a pus un fel de glugă care cuprinzîndu-i tot obrazul imberb îl făcea să semene, cu cît ne afundam mai mult în noapte, cu un pelerin sau poate cu o călugăriță slujitoare a vitezei. Dintr-un moment în altul — întocmai ca Sfînta Cecilia care improviza pe un instrument mai puțin material — el atingea claviatura și scotea unul din sunetele acelei orgi ascunsă în automobil a cărei muzică, deși neconținută, noi nu o sesizam decît numai la acele schimbări de registre care nu sînt decît schimbările de viteză; muzică, să-i spunem abstractă, numai simbol și numai număr, care te îndeamnă să te gîndești la acea armonie produsă, zice-se, de sfere cînd se rotesc în eter. Mai tot timpul șoferul ținea doar cu mîna roata — roata de direcție (numită volan) — întrucîtva asemănătoare crucilor de hirotonisire pe care le țîn apostolii rezemați de coloanele corului în biserica Sainte Chapelle de la Paris, sau putînd fi asemuite crucii lui Saint Benoît, și în general

oricărei stilizări a roții în arta Evului mediu. El părea că nu se folosește de volan, atît rămînea de nemișcat, ținîndu-l doar ca pe un simbol acceptat să-l întovărășească ; ca și el, sfinții de pe portalurile catedralelor țin unul o ancoră, altul o roată, o harfă, o coasă, drugi, un corn de vînătoare, pensule. Dar dacă aceste atribute erau în general destinate să amintească meseria în care ei excelasera în timpul vieții, ele erau uneori și imaginea instrumentului de care au pierit ; fie ca volanul de direcție al tînarului meu șofer care mă conduce să rămînă mereu doar simbolul talentului său și să nu devină prefigurarea propriului său calvar ! Am fost siliți să ne oprim într-un sat pentru a căror locuitori eu am fost o vreme acel « călător » care nu a mai fost văzut de la începuturile drumului de fier, epocă reînviată de automobil, acel călător căruia în tablourile flamande un slujitor îi toarnă un pahar la botul calului, sau acela care, în peisajele lui Cuyp se vede oprindu-se să întrebe pe unde să apuce, așa cum spune Ruskin « pe un trecător, a cărui înfățișare îl arată incapabil să i-l deslușească » și care, în fabulele lui La Fontaine, călărește prin soare și vînt, înfășurat într-o călduroasă pelerină la începutul toamnei « cînd călătorul este obligat să se îngrijească » — acest « cavaler » care nu mai există astăzi în realitate și pe care totuși îl mai zărim galopînd uneori în timpul refluxului la marginea mării, la apusul soarelui (venit fără îndoială din alte vremuri în ajutorul umbrelor serii) făcînd din peisajul marin pe care-l avem în față o « marină » pe care îl datează și îl semnează, mic personaj ce pare adăogat de Lingelbach, Wouwermans sau Adrien Van de Velde pentru a satisface gustul de anecdotă și de portret al comercianților bogați din Harlem, amatori de pictură, preferîndu-le în locul unei plaje de Guillaume Van de Velde sau de Ruysdael.

Dar mai cu seamă, în legătură cu acest călător, ceea ce a oferit automobilul mai de preț este minunata independență care-i permite să plece la orice oră și să se oprească oriunde îi face plăcere. Mă vor înțelege toți aceia cărora vîntul în drumul său le-a aprins, fără ca ei să prindă de veste, nestăvilita dorință de a fugi cu el pînă la mare, unde vor putea să vadă în loc de caldarîmuri nemișcate, zadarnic șfichiuite de furtună, valurile răscolite în stare să-i răspundă fiecărei lovituri cu o lovitură, fiecărui zvon cu alt zvon ; mă vor înțelege mai ales toți aceia care știu ce înseamnă, în anumite seri, groaza de a te închide cu tine însuți o noapte întregă ; mă vor înțelege toți aceia care cunosc bucuria ce o resimți după ce ai luptat cu propria-ți spaimă și cînd în momentul în care ai început să urci spre camera ta înăbușindu-ți bătăile inimii, reușești să te oprești și să spui : « Ei bine, nu, nu voi urca ; să fie înșeuat calul, să fie gata automobilul », și să poți fugi noaptea întregă lăsînd în urmă locurile în care ne-a sufocat neliniștea presimțită sub fiecare acoperiș adormit, în timp

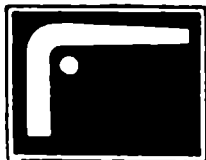
ce noi zburam în viteză fără să fim recunoscuți de ea, dincolo de atingerea ei.

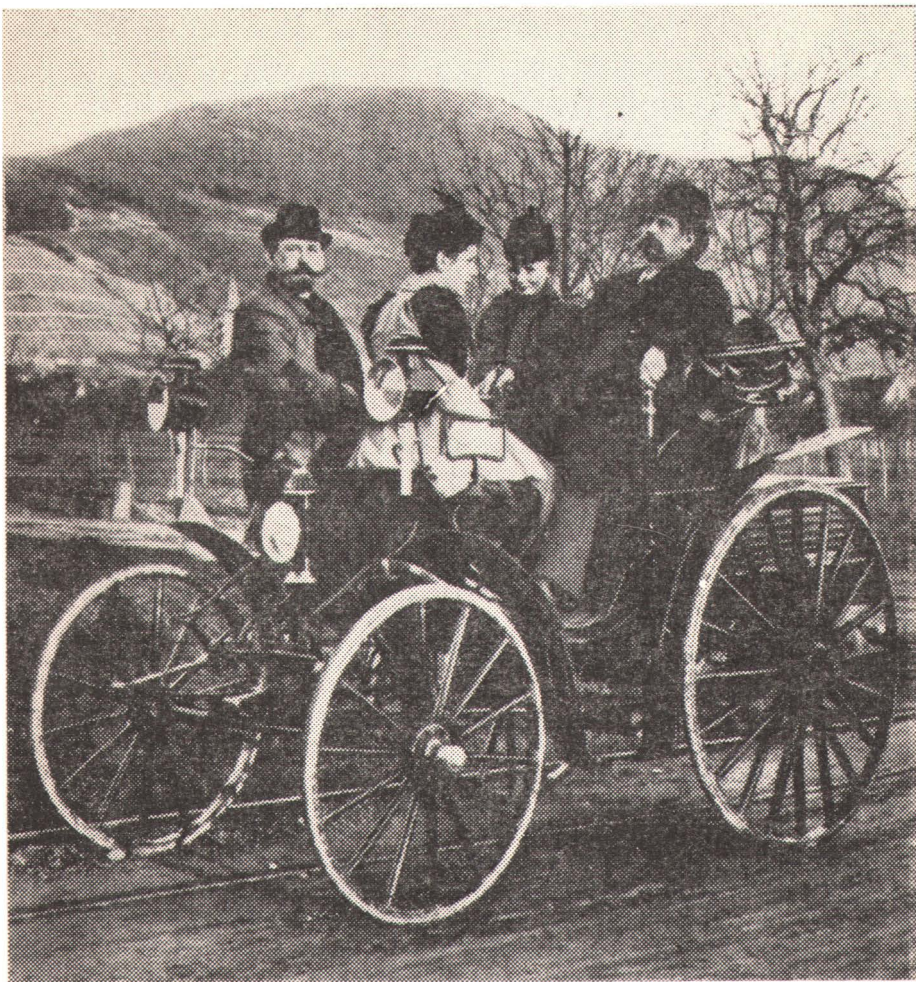
Automobilul s-a oprit la colțul unui drum neumblat, în fața unei porți pe care s-au agățat stînjenei uscați și trandafiri. Am ajuns la casa părinților. Șoferul a clacsonat ca să ne deschidă grădinarul, acel clacson al cărui sunet ne supără cu stridentă și monotonia sa, dar care totuși ca orice lucru, poate deveni frumos cînd se pătrunde de un sentiment. Părinților mei el le-a sunat vesel ca un semnal neașteptat . . . « Mi se pare c-am auzit . . . Nu poate fi decît el ! » S-au sculat, au aprins o luminare apărînd-o de aerul izbit odată cu ușa deschisă cu nerăbdare, în timp ce dincolo în parc, clacsonul- al cărui sunet devenit vesel și aproape uman pe care nu puteau să nu-l recunoască, nu contenea să-și trimită chemarea, mereu aceeași, ca ideea fixă a bucuriilor apropiate, apăsător și repetat ca neliniștea lor crescîndă.

Și mă gîndeam că în *Tristan și Isolda* (mai întîi în actul al doilea, cînd Isolda flutură vâlul ca un semn, și apoi în actul al treilea, la sosirea corăbiei), prima dată prin repetarea stridentă, nelămurită și din ce în ce mai iute a celor două note a căror succesiune este datorită uneori întîmplării din lumea neorganizată a zgomotelor, a doua oară prin fluierul unui biet păstor, prin tensiunea sporită, prin monotonia înăbușitoare a firavului său cîntec, Wagner a încredințat cu o aparentă și genială renunțare a puterii sale creatoare, exprimarea minunatei speranțe de fericire care a stăpînit vreodată sufletul omenesc.

« Pastiches et mélanges ».

În românește de CORNELIA ȘTEFĂNESCU





Promenadă în familie:

La volanul acestei «BENZ», Carl Benz conduce cu demnitatea sa de om ajuns. (1894)

Păsări călătoare

Blonzi, capul descoperit, fețe mai bronzate decît părul, bocănesc de-a lungul drumurilor prăfuite. Poartă șorturi; genunchii de tirolezi le sînt cafenli. Bocanci imenși, grei de cule, lovesc metalic lespezile bisericilor în care intră ca niște Kunstforscheri conștincioși ce sînt. În spîinare, rucsacuri, și în mîna, fie un baston, fie o umbrelă zdravănă; l-am văzut escaladînd Viale dei Colli la Florența cu plolete. Sînt « păsări călătoare », și vin — după cum îi arată atît de romantic și lipsit de ironie numele schillerian — din Germania. Mulți dintre ei au parcurs pe jos tot drumul peste Alpi, din Berlin la Taranto și înapoi, fără bani, trăind cu pîlne și apă, dormind prin hambare sau la marginea drumului. Tineri cutezători și dîrzi ! Am pentru ei admirația cea mai profundă. Ba chiar îi invidiez, dorînd să fi avut și eu energia și dîrzenia lor. Dar nu-l imit.

*Sfinții de pe vremuri — spune imnul —
S-au suit la ceruri
Cu suferință, trudă și durere.
Doamne, dă-ne nouă putere
Să-l urmăm cu trenul !*

Pentru mine, mărturisesc, chiar și trenul a devenit un mijloc de transport prea incomod ca să-l folosesc cu asiduitate. Aș modifica ultimele două versuri ale Imnului în felul acesta : « Doamne, dă-ne nouă bani/ să-l urmăm în mașină ». Rugăciunea mi-a fost îndeplinită, cel puțin în parte; pentru că îmi vine greu să socotești automobil un Citroën de 10 cal putere. Fără îndoială, posesorii unor automobile Napier, Vauxhall, Delage sau Volsin nu l-ar recunoaște ca atare. N-am să explic de ce. Tot ce pretind din partea unui Citroën de 10 cal putere este să meargă. Te poartă modest, fără lfose, nu foarte repede, firește, dar într-una și eu inima ușoară. Specimenul de care vă povestesc ne-a purtat cîteva mil de mîle pe drumurile Italiei, Franței, Belgiei și Olandei; și nu este puțin lucru pentru cel care cunosc drumurile acestea.

Ajunând aici, dacă aş avea destulă tărie, ar trebui să mă opresc de a mai vorbi de Citroënuri şi să mă întorc la subiecte mai înalte. Dar ispita de a vorbi despre automobile, cînd ai şi tu unul, este aproape irezistibilă. Înainte de a cumpăra un Citroën, nici un subiect nu era pentru mine mai neinteresant decît automobilul, dar acum nici unul nu mi se pare mai important. Pot să discut cu alţi proprietari de automobile ore în şir despre motoare şi sînt dispus fără milă să plictisesc pe cei nemotorizaţi, vorbindu-le la nesfîrşit despre acest subiect încîntător. Îmi pierd o mulţime de timp preţios citind reviste automobilistice, studiind cu pasiune ştirile trimise de pe pistele de curse, urmăresc cu seriozitate elucrubaţiile tehnice pe care nu le înţeleg. E o nebulie, dar e încîntătoare. După cum îmi dau seama, efectele spirituale ale calităţii de a fi posesorul unui automobil nu sînt întru totul binefăcătoare. Introspecţia şi discuţiile avute cu alţi automobilişti mi-au arătat fără doar şi poate că a posedea un automobil poate să aibă urmări dintre cele mai nefaste asupra caracterului. Ca să încep: fiecare proprietar de automobil este un mincinos. Nu poate spune adevărul despre maşina lui. Exagerează viteza, numărul de mile pe care le parcurge cu un galon de benzină, viteja ca escalador de înălţimi. În focul discuţiei eu însumi am păcătuit în acest sens nu numai o dată; şi chiar cu sînge rece şi cu răutate premeditată am debitat minciuni ticluite şi destul de străvezii pe această temă. Nu-mi apasă prea tare conştiinţa. Nu sînt cazuist, dar părerea mea e că o minciună rostită cînd te aştepţi ca nimeni să nu te creadă, nu este atît de vinovată. Automobilistul ca şi pescarul nu-şi închipuie niciodată că isprăvile lui sînt crezute. Eu însumi am încetat de mult să acord cea mai mică încredere spuselor colegilor mei automobilişti. Ultimul vestigiu al credulităţii mele a fost dărimat de către un şofer belgian care mi-a spus că două ceasuri sînt mai mult decît destul ca să ajungi de la Bruxelles la Ostende; susţinea că el însuşi parcurgea mereu acest drum şi că niciodată nu i-a trebuit mai mult. L-am crezut şi n-am mai stat să consult ghidul automobilistic. Dacă aş fi făcut-o, aş fi constatat că de la Bruxelles la Ostende sînt mai bine de 70 de mile, că drumul este acoperit cu pietre de rîu şi foarte prost pietruit, şi că trebuie să treci prin trei oraşe şi aproape douăzeci de sate. S-a mai întîmplat ca să pornim şi tîrziu după-amiaza, aşa că a trebuit să înnoptăm pe drum. Acum, cînd automobilişti îmi spun cît le trebuie să ajungă dintr-un loc în altul, mai adaug, ţinînd seama de caracterul fiecăruia, un procent de treizeci — şaizeci la sută. În felul acesta ajung mai aproape de adevăr.

Alt păcat îngrozitor generat de calitatea de a fi posesorul unui automobil, mai ales al unui automobil mic, este invidia. Ce nemulţumire amară umple minţea automobilistului cu 10 cai putere, pe cînd cel de 40 cai putere trece ca o săgeată pe lîngă el ! Cu ce vehemenţă îl detestă pe stăpînul unei maşini mai mari ! Ce invidie şi lăcomie pun stăpînire pe el ! Într-o regiune de şes, sentimentul de invidie este mai slab decît într-o regiune deluroasă. Pentru că la şes un automobil mic se poate mişca astfel încît să nu-şi facă stăpînul de ruşine. Într-o ţară muntoasă, ca Italia, unde drumurile urcă şi coboară mereu cite două sau trei mii de picioare, păcatul de moarte al invidiei înfloreşte în toată plîntărea. Căci superioritatea celor 40 de cai putere în comparaţie cu cei 10 cai putere apare dureros de evidentă pe asemenea meleaguri. S-a întîmplat ca tocmai la Mont Cenis, paharul umilirii noastre să se reverse şi invidia cea mai neagră să ne umple sufletele. Pornisem de la Torino. Primele treizeci de mile, şoseaua era perfect dreaptă. Am alunecat înainte într-un stil foarte îndrăzneţ; Fiaturile mai mici înghiţeau praful stîrnit de noi. În faţă, ca un zid imens şi inegal, se ridicară dintr-o dată Alpii. Susa se află la capătul unei văi lungi şi

largi care ducă pînă la poalele munților. Treci prin oraș și apoi, deodată, fără știre, drumul începe să urce abrupt. Urcă așa fără să se oprească următoarele cincizeci de mile. Trecătoarea se află la 6500 de picioare deasupra nivelului mării: Citroënul se fixă la viteza a doua și rămase la ea; încet, pufăind, suiam urcușul cel lung. Parcursesem o milă cînd ne ajunse la urechi un zgomot ce venea din vale, un zgomot ca de mitraliere strînse la un loc. Crescu din ce în ce mai mult. Un minut mai tîrziu, o mașină uriașă de curse, Alfa-Romeo, arătînd suspect ca o mașină către tocmai atunci cîștigase Marele Premiu al Europei, trecu urlînd pe lîngă noi cu o viteză care nu putea fi mai mică de cinci zeci de mile pe oră. Evident că era condusă de un geniu; deoarece, privind în sus, am văzut monstrul stacojiu luînd curbă după curbă pe drumul în zigzag de deasupra capetelor noastre fără ca cel puțin o dată să-și încetinească viteza, măcar cu o milă pe oră. După alte treizeci de secunde nu se mai văzu. Zgomotul lui reverbera solemn printre munți ca un tunet. Încet, pufăiam mai departe. După jumătate de ceas ne-am întîlnit iar cu bolidul care acum cobora; vădea aceeași nepăsare la curbe ca și atunci cînd urcase. Ne închipuim că n-aveam s-o mai vedem. Dar așteptînd la vama italiană în timp ce ofițerul de serviciu ne controla hîrțiile — o formalitate care ia o grămadă de timp peste tot — am auzit de departe zgomotul familiar. În cîteva minute deveni asurzitor. Ca o rachetă imensă, roșie, trăgînd după ea un nor de fum, gonea ca o nălucă. « Fac încercări de cățărare », ne desluși soldatul de pază. Pornirăm din nou. Vama se afla doar la jumătatea urcușului; mai aveam trei mii de picioare sau cam atîta pentru a ajunge în vîrf. Încet, cu viteza a doua, ne așternurăm pe urcuș. Ne depărtasem o milă de vamă, cînd, pentru a doua oară, ne-am întîlnit cu Alfa-Romeo coborînd. Dispară ducînd o încărcătură de invidie, ură și cruzime de toate felurile.

Drumul suia și suia. Trecurăm printr-o regiune de pini. În jur, și în sus, coamele deveniseră golașe; foarte aproape, pe piscurile vecine, se aflau petece de zăpadă. Cu toate că era vară, aerul era neobișnuit de tare și pătrunzător. Bătea vîntul; la umbră era chiar frig. Dar lucrul acesta nu împiedica motorul să fiarbă.

Ospiciul și hotelurile din Mont Cenis sînt așezate pe malurile unui lac în mijlocul unui podiș ce se întinde, uluitor de neted, între verticalele înconjurătoare. Spre granița italiană acest raft între dealuri se termină abrupt printr-un fel de prăpastie. Ultimele patru sau cinci sute de picioare ce duc pînă la platou le-am suit pe o șosea săpată în stîncă și extrem de înclinată. Ajunsesem pe la jumătatea acestui ultim zigzag, cînd, deodată, izbucnind într-un urlet de după peretele de stîncă care îi înăbușise pînă atunci zgomotul, stacojiul Alfa Romeo își făcu apariția pe fundalul prăpastiei pe care cu greu o escaladam. Se luă după noi, ca o fiară urmărindu-și prada, mugînd.

Cînd am ajuns în vîrf, monstrul ni se afla în spate, trecu pe lîngă noi și goni de-a lungul platformei. Umiliră noastră a fost deplină. Invidia și nemulțumirea clocoteau în noi ca și apa din radiatorul prăpăditei noastre de mașini. « De-am... spuserăm... de-am avea o mașină adevărată... ». Tînjeam să schimbăm invidia pătimașă cu sentimentele tot atît de rele și necreștine ale mîndriei și disprețului, să fim noi cei care să trecem exultînd în locul celor ușor de depășit. Da, chiar sufletul fiilor omului este plin de răutate, și nesocotința îi stă pînă pe cît trăiesc, iar după aceea se alătură morților. Cînd ajunserăm la hotel, Alfa Romeo se întorsese și se pregătea să coboare pentru a treia oară. « Ce urîtă mașină », am spus noi.

Acestea sînt consecințele morale ale calității de a fi posesorul unui automobil. Am încercat să stăm strîmb și să judecăm drept. « La urma urmei, ne-am

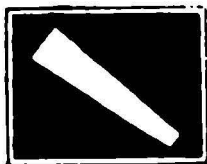
zis, mașinuța asta face treabă bună. Ne-a dus pe drumuri rele, peste munți și peste văi, prin tot soiul de regiuni. Ne-a purtat nu numai dintr-un loc în altul, pe fața hărții, ci și prin timp — dintr-o epocă într-alta, prin artă, printr-o mulțime de limbi și obiceiuri, prin filologie și antropologie. A fost mijlocul unor variate și multiple bucurii. Ne costă puțin, se poartă frumos, are deprinderi tot atât de constante ca și cele ale lui Immanuel Kant. În acest chip nepretențios este o pildă de virtute.» Am înșirat toate calitățile și multe altele și era un lucru reconfortant. Dar în străfundul sufletelor noastre invidia și nemulțumirea mai persistau încă asemenea unor șerpi încolăciți, gata să-și ridice capul de îndată ce patruzeci de cai ar fi trecut din nou pe lângă noi, pe cînd urcam la deal.

S-ar putea susține că invidia nu este caracteristică doar posesorilor de automobile mici. « Păsările călătoare parcurgînd patru mile pe oră și ascultînd la urcuș în praful drumului, trebuie să invidizeze atît pe cel cu zece cît și pe cel cu patruzeci de cai putere. Și poate cîțiva ne invidiază cu adevărat. Dar nu trebuie să uităm că există drumeți care umblă pe jos, deoarece preferă lucrul acesta alternativei de a fi duși fără nici un efort de către o mașină. În tinerețe încercasem să pretind că preferam mersul pe jos oricărui alt mijloc de locomoție. Scurtă vreme m-am numărat printre ipocriții entuziaști (și sînt o mulțime) care bat drumurile și beau bere la hanuri mărunte pentru că așa e corect. În cele din urmă, totuși, am admis în sinea mea și am mărturisit și altora că nu sînt din fire un drumeț, că nu-mi place să mă călesc și nici lipsa de confort și că numai voiam să pretind contrariul. Dar păstrez cel mai mare respect celor care merg în drumeție și-i socotesc un tip superior de oameni în comparație cu tipul predominant astăzi, al celor leneși și iubitori de confort. Unul dintre deliciile progresului mecanicii este că ne îngăduie să facem totul repede, ușor și confortabil. E foarte plăcut; dar mă îndoiesc dacă, din punct de vedere moral, e foarte sănătos. Nu e foarte sănătos nici pentru corp. Cancerul prevalează în țările civilizate, unde oamenii mănîncă cel mai mult și se mișcă cel mai puțin. Boala se întinde cu fiecare extindere a fabricilor lui Henry Ford.

Cu toate acestea, prefer să-i urmez în mașină. Îmi scot pălăria. Este un semn al stimei sincere pe care le-o port. Dar în sinea mea repet cuvintele Abatelui din Povestirile din Canterbury:

« Lui Austin să-i rămână truda ».

În românește de SIMONA DRĂGHICI



Exerciții de stil

fragmente

NOTAȚII

Într-un autobus, pe linia S, la ora aglomerației. Un tip de vreo douăzeci și șase de ani, pălărie moale și un fel de șnur în loc de panglică, gîtul prea lung de parcă ar fi tras cineva de el. Lumea coboară. Tipul cu pricina se ceartă cu un călător. Îi reproșează că-l îmbrîncește de cîte ori trece cineva pe lîngă ei. Ton plîngăreț care se vrea răutăcios. Cum vede un loc liber, se repede și se așează.

Două ore mai tîrziu, îl reîntîlnesc la Cour de Rome, în fața gării Saint-Lazare. E cu un coleg care-i spune: « Ar trebui să-ți mai pui un nasture la pardesiu ». Îi arată unde (sub guler) și de ce.

PARTIDĂ DUBLĂ

Pe la jumătatea zilei și la prînz, mă găseam și urcam pe platforma și spațiul dindărăt al unui autobuz și vehicul pentru transporturi în comun, aglomerat și mai mult decît complet, al liniei S, cea care merge de la Contrescarpe la Champéret. Văd și remarc un tînăr și adolescent bătrîn, destul de ridicul și suficient de grotesc: gîtul subțire, tub descărnat, șnur și cordeluță la pălărie și clop. După niște împinsături și îmbrînceli, zice și proferează cu o voce și un ton plîngăreț și văicăritor, că vecinul și

tovarășul lui de drum face tot posibilul și se străduiește să-l înghiontească și să-l inoportuneze ori de câte ori cineva coboară și se dă jos. După ce spune și pronunță acestea, se precipită și se îndreaptă spre un scaun și un loc, gol și neocupat.

După două ore și o sută douăzeci de minute mai târziu, îl întâlnesc și îl revăd la Cour de Rome și în fața gării Saint-Lazare. E și se află cu un prieten și amic care-l sfătuiește și-l îndeamnă să-și adauge și să-și mai coase un nasture și un rotocol de ebonită la pardesiu și la mantou.

LITOTE

Eram cițiva, călătorind ca sardelele. Un june cu un aer cam prostănac, schimbă câteva cuvinte cu un domn de alături, apoi se așează. Două ore mai târziu, îl reîntîlnesc; era cu un amic și vorbeau despre modă.

METAFORIC

În miezul zilei, strivit în grămada de sardele călătoare a unui coleopter cu o mare carapace albă, văd un cocoșel cu gîtul golaș, repezind pe una, pașnică, dintre ele, și limbajul lui, răspîndindu-se în aer, umed de protest. Apoi, atras de o zonă vidă, păsăroiul se precipită.

Într-un morn deșert citadin, l-am reîntîlnit în aceeași zi lăsîndu-se apostrofat pentru un biet nasture.

LOGO-RALIU

(Zestre, baionetă, dușman, capelă, atmosferă, Bastilia, corespondență)

Într-o zi, mă găseam pe platforma unui autobuz care făcea parte fără îndoială din zestrea fiicei domnului Mariage, conducător cîndva al destinelor T.C.R.P.-ului. Se afla acolo un tînăr destul de ridicul, nu pentru că nu purta baionetă, ci pentru că, nepurtînd, părea totuși s-o poarte. Deodată, junele își atacă dușmanul, un domn care se găsea în spatele lui. Îl acuza în speță că nu se poartă cuviincios ca într-o capelă. După ce reuși să tensioneze atmosfera, tînărul se așează.

Două ore mai târziu, îl întâlnesc la doi, trei kilometri de Bastilia, cu un amic care-l sfătuiește să-și mai coase un nasture la pardesiu, sfat pe care ar fi putut tot atît de bine să i-l dea prin corespondență.

EZITĂRI

Nu mai știu bine unde se petreceau toate astea... într-o biserică? într-o ladă de gunoi. într-un cavou? Într-un autobuz, poate? Găseai

acolo . . . dar oare ce găseai? Ouă, covoare, ridichi? Schelete? Da, dar având încă pe ele carne și fiind vii. Asta trebuie să fi fost. Lume, într-un autobuz. Era acolo unul (sau doi?) care se făcea remarcant, nu mai știu bine prin ce. Prin megalomania lui? Prin grăsimea lui? Prin melancolia lui? Mai degrabă . . . mai exact . . . prin tinerețea lui împodobită cu un lung . . . nas? cioc? deget? nu: gît, și cu o pălărie ciudată, ciudată, ciudată. Se lua la ceartă, da, asta e, cu, probabil, un alt călător (bărbat sau femeie? copil sau bătrîn?).

Povestea asta s-a încheiat, a sfîrșit prin a se încheia într-un fel oarecare, probabil prin fuga unuia din adversari.

Cred că l-am întîlnit pe același personaj, dar unde? În fața unei bisericici? A unui cavou? A unei lăzi de gunoi? Cu un amic care-i vorbea despre ceva, dar despre ce? despre ce? despre ce?

CUVINTE COMPUSE

Mă platformam în aglomerobuz într-un spațiu-timp lutecio-meridional alături de un lungîm mucos. Care-i spuse unui fitevecine: « Mă-mbrîncuiești ». Astea ejaculate, se-nscăună vorace.

Într-o spațiu-temporalitate posterioară, l-am Saint-Lăzărit cu un X care-i spunea: « Ar trebui să-ți nasturbezi pardesiul ».

ANAGrame

În S, la un seac de moragațelie, un pit la vero cozeduă și șesa ed nia, arec vaea nu șurn în col de glapincă, secretă cu un lat tărăcol pe arec il cacuza se a-l rîmbînci sasindin. După ce liormăi, se ciripeptă spre un col belir.

Un seac mai tîrziu, îl leîntîrnesc la Crou de More, în fața răgii Tsian-Zalare. Era cu un maic care-i spunea: « Ar buteri să-ți iam iup un nestuar la purisade ». Și-i ratăă nude (în țafă).

DISTINGUO

Într-un autobuz (care nu trebuie confundat cu un auto-obuz), am remarcant (și nu am remorcat) un individ (nu un invalid) cu o pălărie moale de fetru (nu cu foale de-un metru). Avea gîtul lung (nu rîtul ciung). Mulțimea îmbrîncindu-se (nu brîncea înmulțindu-se), fu împins de un pasager (nu un pas ager). Enervîndu-se (nu venerîndu-se) se așeză pe un loc neocupat (nu pe un coc preocupat).

Mai tîrziu, l-am văzut din nou (și nu am căzut din ou) în fața gării Saint-Lazare (nu a aruncării la zar) cu un coleg (nu cu un colac) care-i

zicea să-și mai pună un nasture (și nu să-și compună un plasture) la pardesiu (a nu se confunda cu pardosea).

HOMEOPTOTE

Pe timp frumos, iau un autobuz mătăhălos, plin cu pasageri de prisos, și văd un caraghios cu gîtul subțire nu gros, foarte țîfnos, apostrofînd pe-un domn serios că l-a călcat pe os. Apoi se-așează jos.

După un ceos, îl văd vorbos cu un colos care-i dă un sfătos să-și mai coase un năstos la pardesos.

SCRISOARE OFICIALĂ

Am onoarea să vă relatez următoarele, cărora le-am fost un martor pe cît de imparțial pe atît de îngrozit.

În aceeași zi, aproximativ spre prînz, mă găseam pe platforma unui autobuz care străbătea strada de Courcelle în direcția pieții Champerret. Numitul autobuz era complet, chiar mai mult decît complet, aș îndrăzni să spun, întrucît vatmanul luase un surplus de insistenți, fără motive întemeiate și împins de o bunătate sufletească exagerată care-l făcea să calce regulamentul, ceea ce pînă la urmă, ducea la indulgență. La fiecare oprire, urcările și coborîrile călătorilor nu întîrziu să provoace o anumită îngheșuală, ceea ce l-a făcut pe un călător să protesteze, nu fără oarecare timiditate. Trebuie să adaog, că, de îndată ce a fost posibil, acesta s-a așezat pe un scaun.

Voi mai adăoga la această relatare un addendum: am avut prilejul să-l reîntîlnesc pe acest călător, puțin mai tîrziu, în compania unui personaj pe care nu l-am putut identifica. Schimbul de cuvinte destul de animat dintre ei părea să aibă legătură cu probleme de natură estetică.

În condițiile acestea, vă rog să binevoiți, domnule, a-mi indica ce anume consecințe ar trebui să trag din aceste fapte și ce atitudine ați crede de cuviință să adopt în conduita vieții mele subsecvente.

În așteptarea răspunsului Dvs., vă asigur, Domnule, de perfecta și îndatoritoarea mea considerație.

IGNORANȚĂ

Zău dacă pricep ce se vrea de la mine. Da, m-am suit în S, către prînz. Dacă era plin? La ora aceea, bineînțeles... Un tînăr cu o pălărie moale? Posibil. Nu stau să mă holbez la oameni. Nu mă interesează. Un fel de șnur? La pălărie? Mă rog, o fi o curiozitate dar pe mine

mă lasă rece. Un șnur . . . Și s-a certat cu un domn de lângă el? Se întâmplă. L-am revăzut după un ceas sau două? Dece nu? În viață se petrec lucruri mult mai ciudate. Îmi amintesc, de pildă, că tata îmi povestea deseori că . . .

ALEXANDRINI

Ieri, în autobuzul marcat cu S, observ
Un tip, alături, foarte bizar și plin de nervi,
Purtînd la pălărie un caraghios galon
În locul unei panglici, cum este de bonton.
Și se plîngea țîngăul, cu glasul miorlăit,
Cum că-n înghesuială un domn l-ar fi-mbrîncit.
Dar incidentul n-avu urmări. Și tristul june
Se așează pe-un scaun nemaiaivînd ce spune.
Cam după două ore, l-am re-ntîlnit. Mergea
Cu altul, o figură de imbecil sadea,
Care-i privea mantoul și-l sfătuia, de sus:
« Să știi că-aici se cere un nasture în plus ».

AFEREZE

Ram tobuz lătorii. Marc divid lărie. Părat că brîncit suială. Șezat aun iber.

Mai ziu, iar el cu mic cutînd bleme leganță desiu.

APOCOPE

Mă ur într-un auto pli de călă. Remar un ju cu un gî lu, cu o pălă cu un șnu îple. Se sim împi de un alt călă și-i repro că l-a călc. Apoi se așea pe un sca lib.

Mai tîr, îl zăr cu un col care-i suge să-și mai pu un nas la par.

EXCLAMAȚII

Hait ! Se făcu de prînz ! Spre autobuz ! Ce lume ! ce lume ! ce-nghesuială ! Și tipul ăla ! Ce pălărie ! Și ce gît ! Șaizeci și cinci de centimetri ! Pe puțin ! Și cordeluța ! Cordeluța ! Cum de n-am văzut-o ! Cordeluța ! Formidabil ! E tare ! Cordeluța ! La pălărie ! O cordeluță ! Formidabil ! Absolut formidabil ! Aha, iată-l că face gură ! Tipul cu cordeluța ! Se rățoiește ! La un vecin ! Ce tot îi spune ! Că l-a călcat pe picior ! Pariez că ajung la

palme ! Precis ! Ba nu ! Ba da ! Dă-i ! Trage-i ! Nu te lăsa ! Arde-i ! Ași ! A lăsat-o încurcată ! Tipul cu gîtul lung ! Cu cordeluță ! Se repede ! la un scaun liber ! Așa, băiete ! Te-ai plasat !

Asta-i bună ! Chiar așa ! Nu mă-nșel ! El e ! Acolo ! În Cour de Rome ! În fața gării Saint-Lazare ! Umblînd încolo și-ncoace ! Cu încă unul ! Ce tot îi spune ăla ! Că să-și mai pună un nasture ! Da ! Un nasture la pardesiu ! Da ! Chiar la pardesiul lui !

COMEDIE

ACTUL I

Scena 1

(Pe platforma din spate a unui autobuz de pe linia S, într-o zi, către prînz).

Taxatorul: Biletele, vă rog.

(Călătorii își iau bilete)

Scena 2

(Autobuzul se oprește)

Taxatorul: Coboară cineva? Atenție la urcare. Complet. Cling, cling, cling.

ACTUL II

Scena 1

(același decor)

Primul călător (tînăr, gîtul lung, șnur la pălărie):

Domnule, s-ar zice că te străduiești special să mă calci pe picior de cîte ori trece cineva spre ieșire.

Al doilea călător (dă din umeri)

Scena 2

(Un al treilea călător coboară).

Primul călător (adresîndu-se publicului): În sfîrșit ! Un loc liber !

(Se repede la el și-l ocupă).

ACTUL III

Scena 1

(Cour de Rome)

Un tînăr elegant (către primul călător, acum pieton): Pardesiul tău e prea

răscroît în faţă şi prea larg. Ar trebui să mai micşorezi tăietura, adăogînd un nasture.

Scena 2

(Un autobuz S trece prin Cour de Rome)

Al patrulea călător: Hm, uite-l pe tipul care-a fost adineaori cu mine-n autobuz şi care s-a certat cu unul. Curioasă întîlnire. Am să scriu o comedie în trei acte şi în proză.

STÎNGACI

Nu sînt obișnuit să scriu. Nu mă pricep. Mi-ar plăcea să scriu o tragedie sau un sonet sau o odă, dar sînt niște reguli. Astea mă împiedică. Nu-s făcute pentru amatori. Chiar şi rîndurile astea le-am scris destul de prost. În sfîrșit. Oricum, azi am văzut ceva ce aş fi vrut să pun pe hîrtie. « Să pun pe hîrtie » nu sună prea grozav. Trebuie să fie una din expresiile alea gata făcute care displac lectorilor care citesc pentru editori care caută originalitatea care li se pare necesară în manuscrisele pe care editorii le publică după ce au fost citite de lectorii cărora le displac expresiile gata făcute ca « a pune pe hîrtie » ceea ce totuși aş fi dorit să fac cu ceva ce am văzut astăzi, deși nu sînt decît un amator pe care-l jenează regulile tragediei, ale sonetului sau ale odei, pentru că nu sînt obișnuit să scriu. Drace, nu știu cum am făcut dar iată-mă din nou la început. Nu știu cum să mă urnesc din loc. Fie ce-o fi. Am să iau taurul de coarne. Altă platitudine. Și pe urmă, tipul ăla n-avea nimic dintr-un taur. Stai, că asta n-ar fi rău. Dacă aş scrie: să-l apucăm pe filfison de şnurul pălăriei lui de fetru moale care în loc de mîner are un gît lung, poate că așa ar fi original. Poate că așa aş ajunge să-i cunosc pe domnii de la Academia Franceză, de la Flora şi din strada Sébastien-Bottin. Și dece n-aş face progrese, la urma urmei. Numai scriind devii scribălău. Asta-i tare. Trebuie totuși mai multă măsură. Tipul de pe platforma autobuzului, tocmai că n-avea, cînd s-a apucat să se răstească la vecinul lui sub pretextul că acesta-l călca pe picior ori de cîte ori se-nghesuiau călătorii, spre ieșire sau la urcare. Cu atît mai mult cu cît, după ce a făcut atîta scandal, s-a dus repede să se așeze, cum a văzut un loc liber, de parcă i-ar fi fost frică să n-o încaseze. Iată că am şi relatat jumătate din povestea mea. Mă-ntreb cum am făcut. E totuși plăcut să scrii. Dar rămîne partea cea mai dificilă. Cea mai greoaie. Tranziția. Cu atît mai mult cu cît nu există nici o tranziție. Prefer să mă opresc.

SONET

Într-un prea plin vehicul — autobuzul S—
Un tip cu-o pălărie de fetru, cam ciudată,
Cu gîtul melancolic cum n-am văzut vreodată,
Își contempla vecinul cu mare interes.

Peste o clipă, două,-n sfîrșit, am înțeles.
Bizarul june prinse, cu-o voce rîzgîiată,
Să-afirme că vecinul — audă lumea toată ! —
Îl calcă pe picioare, și-anume foarte des.

Se potoli pe urmă. Se așeză. Tîrziu,
Cam după două ore, îl văd — ce întîmplare ! —
Pe-același ins, alături de-un dandy pirpiriu,

Care-i spunea, cu vorbe precise și sumare,
Vădind o competență cum nu oricine are,
Că-i trebuie un nasture-n plus la pardesiu.

OLFACTIV

În acest S de prînz, în afara mirosurilor obișnuite, simțai un duh de popă, de lume interlopă, de sincopă, de topoare, de torpoare, de carapace, de aici-zace, de ceva, de de ce, de dublu ve ce, o anumită undă de gît juvenil, o anume perspirație de galon împletit, o anumită acreală de rîie învechită, o anume putoare lașă și constipată, atît de marcată, încît două ore mai tîrziu, cînd treceam pe lîngă gara Saint-Lazare, am identificat întocmai aroma cosmetică, fashionabilă, tailorească a unui nasture prost plasat.

HAI KAI

S mulțime / gît lung brînci / harță retragere // gară și nasture / întîlnire

VERS LIBER

Autobuzul / plin / inima / goală / gîtul / lung / Șnurul / împletit / picioarele / plate / plate și cuplate / locul / gol

Și neașteptata întîlnire lîngă gara cu mii de focuri stinse

dintre această inimă, acest gît, această cordea, aceste picioare,
acel loc gol și acest nasture

TELEGRAFIC

AUTOBUZ PLIN STOP JUNE GÎT LUNG PALARIE CORDEA IMPLETITA
(FARTA CALATOR NECUNOSCUȚ PRETEXT OARECARE STOP
DIGETE PICIOARE STRIVITE PRETINS DINADINS STOP TINAR ABAN-
DONEAZĂ DISCUȚIA PREFERA LOC LIBER STOP ORA DOUĂ PIAȚA
ROMA JUNE ASCULTA SFATURI VESTIMENTARE COLEG STOP ADAOS
NASTURE STOP SEMNAT ARCTURUS

PROSTEZE

Pîntr-o bzi plasprînz, spe aplatforma hunui tautobuz, plîngă sparcul
Omonceaux, tam fremarcat hun lindivid cu zgît vlung, pla spălărie cu
hun egalon hîmpletit fîn bloc de șpanglică. Macesta se prăsti la hun halt
lins pe emotivul să sfusese cîmpins. Cincidentul babandonat crapid, stî-
nărul se bașează pe un bloc bliber.

Șpeste zdouă gore, pl-am crevăzut spe pla Csaint-Blazare în șmare
mamiciție cu hun ocoleg ocare-i drecomanda să-și dadaoge un fnasture la
ppppppppppardesiu.

PĂRȚI DE CUVÎNT

Articole: un, o, al, ale.

Substantive: zi, prînz, platformă, autobuz, gît, pălărie, cordea, loc, vecin,
picior, discuție, loc, ore, gară, sfînt, Lazăr, conversație, amic, nasture,
pardesiu

Adjective: moale, competent, aglomerat, mare, liber, lung, împletit

Verbe: a remarca, a purta, a reproșa, a pretinde, a abandona, a revedea
a adăoga.

Pronume: eu, el, lui, care, acesta, fiecare

Adverbe: puțin, tare, dinadins, repede, tîrziu

Prepoziții: către, pe, de, în, peste, spre, cu, prin, la

Conjunții: și, sau

ÎN FAȚĂ ÎN DOS

Într-o zi în față spre prînz în dos pe platforma în față a unui autobuz
în dos aproape complet în față, am remarcat în dos un tînar în față cu

gît lung în dos și cu o pălărie în față cu o tresă în dos. Deodată, acesta începu în față să se răstească în dos la un vecin în față care l-ar fi călcat în dos pe picioare în față, de cîte ori urcau în dos călători în față. Apoi renunță în dos și se așeză în față pe un scaun în dos devenit liber în față.

Puțin mai tîrziu în dos l-am revăzut în față la gara Saint-Lazare în dos cu un amic în față care-l sfătuia în dos să-și completeze pardesiul în față cu un nasture-n dos.

JAVANEZ

Într-ovo zivi căvătrevē prīvīnz, într-uvun avautovobuzuv, avam revemavarcavat uvun juvuneve cuvū uvnn gīvīt luvung șivi ovo pāvālāvāri-vieve lava cavareve puvurtava uvun șnuvur în lovoc deve pavanglivicăvā. Deveodavatāvā se ve rāvāstivi lava uvun ve vecivinprevetivinzīvīnd căvā fuvusevese căvālcavat. Avabavandovonāvā ravapidiv diviscuvuțivia și vi seve avașezevāv peve uvun scavaun.

Dovouā ceavasuvuri mavai tīvīrziviu, l-avam revevāvāzuvut în fava-țava găvārivii Saivint-Lavazavare cuvū uvun covoleveg cavare-i ziviceava sāvā-și mivicșovorevezeve devecovolteveul puvunīvīnduvu-și uvun nava-stuvureve suvuplivimeventavar lava pavardevesiuvu.

LATINA VULGARĂ

Sol erat in regionem zenithi et calor atmospheri magnissima. Senatus populusque parisiensis sudebant. Autobi passebant completi. In uno ex supradictis autobibus qui S denominationem portebat, hominem quasi junum, cum collo multo elongato et cum capito a galono tressato cerclato vidi. Iste junior insultavit alterum hominem qui proximus erat: pietinat, inquit, pedes meos post deliberationem animae tuae. Tunc sedem librum vidente, cucurrit là.

Sol duas horas in coelo habebat descendues. Sancti Lazari stationem ferrocaminorum passente devant, junum supradictum cum altero ejusdem farinae qui arbiter elengatiarum erat et qui apropo uno ex butonis capae junioris consilium donebat vidi.

INJURIOS

După o așteptare infectă sub un soare ordinar, am reușit să mă urc într-un autobuz imund în care se-nghesuia o șleahță de idioți. Cel mai idiot dintre idioți era un fîrîngău cu coșuri, cu un gît lung și cu o plească grotescă pe cap, cu o drăcie de împletitură în loc de panglică.

Tipul era plin de ifose și făcea gură pentru că un imbecil bătrîn îl călca pe labă cu o furie senilă; dar a lăsat-o moartă și s-a repezit spre un scaun gol, încă umed de sudoarea feselor precedentului ocupant.

Două ore mai târziu, n-am noroc și dau peste același idiot perorînd cu un alt tîmpit în fața celui monument scîrbos numit gara Saint-Lazare. Plăvrăgeau despre un nasture. Mi-am spus: n-are decît să și-l puie sau să și-l scoată furunculul acela, tot atît de nasol rămîne, vita încălțată!

INTERECȚII

Psst ! Hait ! Ah ! Oh ! Hm ! Of ! Ei ! Ași ! Deh ! Au ! Tțț ! Hușș ! Tușț !
Hic ! Na ! Pac ! Hodoronc-tronc !

NEAȘTEPTAT

Prietenii stăteau în jurul mesei, la cafenea, cînd sosi Albert. Erau acolo René, Robert, Adolphe, Georges, Théodore.

— Cum merge? întrebă Robert cu cordialitate.

— Bine, zise Albert.

Chemă ospătarul.

— Eu iau un picon, spuse.

Adolphe se întoarse spre el.

— Ce mai e nou, Albert?

— Mai nimic.

— E frumos azi, spuse Robert.

— Cam frig, spuse Adolphe.

— Știți că am văzut ieri ceva nostim, spuse Albert.

— Și totuși e cald, zise Robert.

— Ce? întrebă René.

— În autobuz, la prînz, răspunse Albert.

— Ce autobuz? întrebă Robert.

— S.

— Ce ai văzut? întrebă Robert.

— Am așteptat trei autobuze pînă să pot urca.

— Ce te miri? la ora aia . . . zise Adolphe.

— Și ce-ai văzut? întrebă René.

— Era înghesuală, zise Albert.

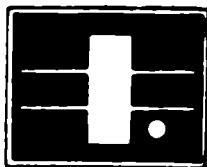
— Bună ocazie de ciupit fetițe.

— Ași, zise Albert. Nu-i vorba de asta.

— Atunci povestește.

- Lîngă mine stătea un individ ciudat.
- Ce fel? întrebă René.
- Înalt, slab, cu un gît ciudat.
- Ce fel? întrebă René.
- De parcă ar fi tras cineva de el.
- O elongație, spuse Georges.
- Și pălăria lui, cu cît mă gîndesc, îmi dau seama: ciudată pălărie.
- Ce fel? întrebă René.
- În loc de panglică, avea un fel de tresă.
- Curios, spuse Robert.
- Pe deasupra, continuă Albert, era și scandalagiu
- De ce? întrebă René.
- S-a apucat să se certe cu unul.
- De ce? întrebă René.
- Pretindea că l-a călcat pe picior.
- Dinadins? întrebă René.
- Dinadins, răspunse Albert.
- Și pe urmă?
- Pe urmă? S-a așezat pe un loc liber.
- Asta-i tot? întrebă René.
- Nu. Ceea ce e mai ciudat e că l-am revăzut după doua ore.
- Unde? întrebă René.
- În fața gării Saint-Lazare.
- Ce făcea acolo?
- Nu știu, spuse Albert. Se plimba în lung și-n lat cu unul care observa că nasturele de la pardesiul lui e prea jos plasat.
- Într-adevăr, i-am făcut această observație, spuse Théodore.

În românește de NINA CASSIAN



Depășirile

Stam în balcon alături de mama și priveam lumea care trecea (ce ciudați sînt oamenii văzuți din afară cînd nu-și dau seama că sînt observați).

Mîncasem, fumasem, studiasem, îmi îndeplinisem întru totul datoria, eram încă destul de micuț, cu toate astea mama mă lăsa să stau în balcon să privesc bărbații, femeile, fetele (mai ales bărbații, se înțelege, pentru că eu eram un tînăr serios, dedicat în întregime studiilor).

Dar la un moment dat mama îmi spuse:

— Ăla de colo nu e Batraci?

Mă uitai: cel de jos era chiar Batraci care trecea într-un automobil cu cauciucuri pneumatice, cu numărul MI 201, asta ca să vă puteți face o idee cît de înaintată e vîrsta mea (numai vîrsta, să ne înțelegem, că în rest n-am probleme).

Zic:

— Ba el este.

Și mama:

— Are o mașină frumoasă.

— Destul de frumoasă, răspund.

— Dar nu e coleg de școală cu tine?

— Ba da, e coleg cu mine.

— Are o mașină superbă, să știi.

— Da, are, și mă apucă o tristețe, eu înțepenit acolo în balcon, iar el călătorea cu mașina, avînd exact aceeași vîrstă cu mine.

— Nu te necăji, spuse mama, tu ești încă un copil, o să vină și vremea ta.

— Așa o fi, dar ia gîndește-te cît drum va parcurge Batraci în vremea asta. Niciodată, niciodată n-am să-l ajung.

— Cine știe, spuse mama privindu-mă stăruitor. Se întîmplă atîtea în lumea asta.

Poate că era totuși mai bine altădată cînd trebuia să stau în casă, căci lucrurile s-au încurcat destul de mult acum cînd am pornit-o și eu la plimbare. Țin ochii ațintiți înaintea și, în loc să degust priveliștea, sînt absorbit de viteză, complet absorbit de conducere, nu e un minut de pierdut, cine știe de ce toți sînt cuprinși de asemenea furie, e nenorocire dacă întîrzi o singură clipă, rămîi iremediabil distanțat, altădată nu erau apucați de-o grabă ca asta, altădată o luau mai încet.

Pot însă să cer informații micuței și grațioasei Maria care a vrut să mă acompanieze.

— La dreapta ce se vede frumos?

— La dreapta e un cîine, un pasaj de nivel, un panou pe care scrie *coupons*.

— Și la stînga?

— La stînga o biserică, o fabrică, o altă fabrică, o a treia fabrică și-o a patra și două panouri pe care scrie *coupons*.

— Și ai văzut cine ne-a depășit?

— Da, am văzut, era colegul tău Solzi.

— Și el crezi că m-a văzut?

— Sigur că te-a văzut, ba chiar cînd trecea a făcut un gest de salut cu mîna, dar destul de plictisit.

— Și acum cine ne-o ia înaintea?

— Acum e Cirioli, vechiul tău camarad de arme, are o mașină care seamănă cu un rechin.

— Ce față odioasă are, cu toate astea; băiat bun cît poțestești, dar are o față de pămuit, o față care-ți întoarce stomacul pe dos, nu-i așa, Maria?

— Ce anume?

— Nu crezi că Cirioli își dă...

Ea întrerupe:

— Și acum știi cine ne-o ia înaintea?

— Nu.

— Dox Pitoni, vărul acela de departe al tău, dacă nu mă înșel.

— Bine, dar ne depășise acum zece minute!

— Se vede că a prins gustul . . . *repetitia juvant*¹. Și știi cine ne depășește acum?

— Da, l-am zărit în retrovizor. Dacă nu mă înșel este împruțitul ăla de Giorgio Nattas.

— Dar scuză-mă, dragă, ce mașină mai e și asta, de ne-o iau toți înainte?

— Asta se petrece din cauză că nu am mers încă destul cu ea, fiindcă e o mașină cu rodaj îndelungat.

— De fapt ce mașină e?

— Este o 2200. Care, la drept vorbind, nu este în fond decât o nouă ediție a celei 2100.

— Care, dacă nu greșesc, e un fel de variantă a tipului 1800.

— Exact. Și e interesant de notat că 1800 derivă, cu unele mici modificări, din 1500.

— . . . fiica directă a glorioasei 1400.

— Întocmai. În substanță, de altfel, ca structură complexivă, mare diferență între 1400 și 1300 nu este.

— Ba chiar s-ar putea spune că amîndouă sînt o logică dezvoltare a tipului 1100.

— Și 1100 nu este cumva surioara mai mare a tipului 750?

— Acest lucru nu-l știam. Știam doar că 750 și 600 sînt același lucru.

— Și între 600 și 500 ce mare diferență crezi că este?

— Atunci, practic, 500, 600, 750, 1100, 1200, 1300, 1400, 1500, 1800, 2100, 2200 sînt identic aceeași mașină ?

— E evident, nu?

— Și atunci cursa asta de șoareci a ta de ce gonește așa de prost? Poate fiindcă astăzi se simte mai mult în chip de 500 decât de 2200?

— Nu, ți-am spus, e încă nouă, nu pot s-o forțez, trebuie să se deslănțuie singură, treptat, treptat.

— Dar e minunat, dragule, cum de ai devenit atît de capabil? Știi că acum îi depășești pe toți?

— Chestie de temperament. Și apoi azi-dimineață am umflat din nou cauciucurile, am băgat în ele aer de St. Moritz, costă ochii din cap, dar se spune că ar fi un fenomen. Și apoi am pus să mi se schimbe filtrul de aer.

— Ia arată-mi, te rog, deschide gura . . . mai mult . . . spune « aaa » . . . așa, bravo. Se vede foarte bine. Ce filtru extraordinar. Firește că acum altfel o să fie plimbarea.

— Ai văzut că m-am rodat?

¹ Repetiția face plăcere (lat.)

— Numai să nu exagerezi acum, comoara mea.

Dumnezeule, ce grozav eram. Goneam, zburam, eram vîntul însuși, era de ajuns să mișc puțin degetul mic și mașina țîșnea ca și cum ar fi avut reacție în spate ; celelalte mașini, căci atît de mare era diferența de viteză, păreau cu toate nemișcate, pietre kilometrice moarte pe cele două laturi ale șoselei.

— Spune-mi, Maria, cine era în mașina pe care am depășit-o acum?

— Era vărul tău de departe, Dox Pitoni.

— Și-n astalaltă?

— N-aș putea să jur, dar mi se pare că era bătrînul Batraci, avea un bot uite atîta de lung.

— Și-n astalaltă?

— Ia să vedem dacă ai să poți ghici?

— Cine era? Nu cumva era mutra aia de secătură a lui Cirioli? Ar fi prea frumos.

— Ba tocmai el, îți jur. Și cum ai făcut de-ai ghicit? . . . Și cum ai făcut de-ai ajuns așa de capabil? Știi că nimeni nu mai poate să se țină după tine? Ieri erai o gheată scîlciată, azi ești . . . nici nu știu să găsesc comparația potrivită.

— N-aș putea să-ți explic, Maria, s-a petrecut așa, pe neașteptate, n-am priceput nici de ce, nici cum.

— Și acum ești într-adevăr capabil.

— Da, Maria, acum mă simt capabil, cu adevărat foarte capabil, e o senzație delicioasă. Dar spune-mi cine era în mașina aceea Continental pe lîngă care am trecut ca vîntul mai adineaori?

— Știi cine era? Marcello Mastroianni.

— Și în astalaltă?

— N-aș vrea să spun minciuni, dar mi se pare că era chiar excelența-sa Fanfani.

— Și-n mașina Rolls?

— De data asta am văzut foarte bine. Era maiestatea-sa regina Angliei cu cei doi copii.

— Uită-te acum bine la acel soi de corabie împopoțonată, aș fi curios să știu . . . Ai văzut?

— Cu neputință, lăsaseră perdelețele, totuși pe portieră se distingeau o stemă cu două chei.

— Scuză-mă, scumpule, dar era nevoie să pui să se facă o asemenea renovare?

— Ce știu eu? Mă dusesem, cum fac în fiecare an, pentru o vizită de control și ăla de-acolo la un moment dat îmi spune uitați domnule că

aici dedesubt mi se pare că aud un zgomot și eu îl întreb ce zgomot? și el răspunde un zgomot care nu-mi prea place dar n-aș putea să spun de unde vine poate să fie un fleac o prostie dar poate să fie și ceva mai serios ce știu eu? de exemplu un cilindru înnebunit de la loc dar pentru a putea spune cu precizie trebuie firește să deschid și ca să deschid trebuie ca dumneavoastră domnule să hotărâți și n-ar fi mai mult decât o treabă de zece minute și pe urmă se pune problema responsabilității și așa mai departe și cum omul mi se părea tip serios i-am spus că da să deschidă totuși și după nici o jumătate de oră să fi văzut Maria ce prăpăd era acolo toate măruntaiele împrăștiate în jur și eu mă gîndeam cine o să le pună la loc ca la început? că ar fi trebuit pe puțin cîțiva ani de muncă și-n schimb în cîteva zile ai văzut nu? că merita, auzi ce zgomot plăcut și regulat? e ca și cum ar fi devenit nouă.

— După mine, știi asta, cu cît îți vîrî mai puțin mîinile în motor, cu cît o deschizi mai puțin, cu cît o meșterești mai puțin, cu atît ești mai în cîștig.

— Dar nu vezi ce sprint ia, cum svîcnește? E ca pe timpurile ei bune. Îi depășim iar pe toți. Cine era de exemplu în corăbioiul acela galben pe care l-am lăsat în urmă acum cîtva timp?

— Era toată familia Kennedy care se ducea să-și facă week-end-ul.

— Tocmai, ce spuneam eu. Recunoști deci, Maria, că reparația era necesară? Că acum merge mai iute decât la început?

— Da, însă...

— Însă ce?

— Nu știu, dragă, mi se pare că acolo, în fund... o mașină care se apropie încet, o observ de-o bucată de vreme, uneori pare să piardă teren chiar, dar în realitate puțin cîte puțin îl cîștigă.

— Ce mașină e?

— De, în unele momente pare mare, în altele pare una sport, totuși continuă să cîștige teren, ar fi în stare să ne depășească, spune-mi, fericirea mea, de cîți ani nu ne-a mai depășit cineva?

— Exact nu știu, dar aș zice că sînt vreo treizeci de ani.

— Eh, poți să fii mulțumit.

— Mulțumit, mulțumit! totuși acum s-a găsit un ticălos care peste puțin mă va întrece. Maria, nu izbutești să vezi ce mașină e? Nu izbutești să vezi cine e?

— Da, da, așteaptă... da... acum îl recunosc foarte bine. Este comandatorul Orologi.

— Acela care face tic tac?

— Chiar el. Și în mașină mai e și contesa De Clepsidris, soacra lui.

— Acea care tricotează și nu scoate niciodată nici o vorbă?

- Aceea.
— Dracu să-i ia. Blestemată familie. Știam, știam că așa o să se sfirșească.

Sinucidere în parc

Acum nouă ani prietenul și colegul meu Ștefano, un bărbat de treizeci și patru de ani, fu lovit de boala automobilului.

Ștefano avea un șase sute, dar pînă atunci nu avusese încă simptomele acelei îngrozitoare maladii.

A avut o evoluție rapidă. Ca și în marile și funestele amoruri care pun stăpînire pe om, tot astfel Ștefano, în decurs de cîteva zile, deveni sclavul acestei idei și de altceva nu mai știa să vorbească.

Automobilul ! Nu mașina de folosință zilnică, mașina care-i de ajuns să meargă oricum, ci vehicolul ales, simbolul succesului, afirmare a personalității, stăpînire a lumii, ridicare a propriei persoane, instrument de aventuri, în sfîrșit emblemă a codificatelor fericiri ale zilelor noastre.

Așadar, dorința, mania, obsesia unei mașini de elită, superbă, puternică, ultimă, complicată, supraomenească, care să-i facă pe miliardari să întoarcă capul pe stradă.

Era un sentiment umflat, pueril sau idiot ? Nu știu. Eu nu l-am încercat. Și întotdeauna e imprudent să judeci simțămintele altora. În lumea de astăzi sînt mii de oameni contaminați de această maladie, și ceea ce urmăresc ei nu este liniștea unei familii, o muncă merită să aducă satisfacție și belșug, cucerirea bogăției și puterii, un ideal de artă, o înălțare spirituală. Nu, pentru ei visul cel de pe urmă este o mașină comandă specială așa și așa, despre care povestesc în barul la modă bronzării feciori de bani gata sau mărunții industriași de succes. Numai că Ștefano cîștiga puțin și obiectul cotidienele sale deliruri rămînea cumplit de îndepărtat.

Cu fixația aceasta Ștefano se tortura singur, îi îmbolnăvea pe prieteni și-o chinuia pe Faustina, soția sa, creatură drăguță și la locul ei, îndrăgostită foarte de el.

În cîte seri, la el acasă, n-a trebuit să asist la lungi și penibile discuții.
— Îți place ? întreba el neliniștit, întinzîndu-i Faustinei prospectul de reclamă a vreunei mașini nemaipomenite.

Ea abia își arunca ochii. Atît de bine știa totul dinainte.

— Da, îmi place, răspundea.

— Serios, îți place?

— Da, sigur.

— Îți place chiar mult?

— Te rog, Stefano, și-i zîmbea așa cum zîmbești bolnavilor iresponsabili.

Și atunci el, după o lungă tăcere:

— Știi cît costă?

Faustina încerca să glumească.

— Cred că e mai bine să nu știu.

— De ce?

— O știi mai bine decît mine, scumpule. Pentru că un asemenea capriciu, noi nu ni-l vom putea permite niciodată.

— Ei poftim! sărea Stefano. Tu, în loc să mă contrazici . . . fără să știi măcar . . .

— Eu să te contrazic?

— Da, da, parcă dinadins o faci. Tu știi că asta este slăbiciunea mea, știi cît țin la asta, știi că ar fi cea mai mare bucurie a mea . . . și tu, în loc să-mi dai speranțe, nu ești în stare decît să rîzi de mine.

— Acum ești chiar nedrept, Stefano, eu nu rîdeam cîtuși de puțin de tine.

— Chiar înainte de-a ști cît costă mașina asta, tu numaidecît ești contra . . .

Și așa ore în șir.

Îmi amintesc că într-o zi, în timp ce soțul, aflat în altă parte, nu putea auzi, Faustina mi-a spus:

— Credeți-mă, povestea asta cu mașina a devenit un calvar pentru mine. E singurul lui subiect de discuție în casă, de dimineață pînă seara aud numai Ferrari, Maserati, Jaguar, lua-le-ar dracu pe toate, ca și cum ar trebui să le cumpere a doua zi . . . Și nu știu ce să mai zic, nu-l mai recunosc, vă mai amintiți și dumneavoastră ce băiat minunat era Stefano altădată . . . Uneori mă gîndesc dacă nu i s-o fi smintit de la loc vreo roțiță. Credeți că s-ar putea? Sîntem tineri. Ne iubim. Avem din ce trăi. Stefano e bine văzut la serviciu, colegii țin la el. De ce trebuie să ne otrăvim viața? Vă jur că pentru ca să se termine, pentru ca să-l văd mulțumit cu blestemata lui de comandă specială, vă jur că aș fi în stare chiar să . . . nu mă siliți să spun mai mult! și izbucni în plîns.

Nebunie? Alienare mintală? Cine știe. Pe Stefano îl iubeam. Poate că mașina visată era pentru el ceva ca noi nu puteam înțelege, ceva ce trecea dincolo de consistența concretă a unui automobil oricît de frumos

și de perfect ar fi fost, ca un talisman, ca o cheie cu care să poată deschide porțile neînduplecate ale destinului.

Pînă cînd Stefano îmi apăru în față — n-o să-l uit niciodată, ne dădu-serăm întîlnire la San Babila — apăru la bordul unui automobil nemai-văzut. Era o mașină azurie, era lungă, era joasă, era nouă, era cu două locuri, era elastică și sinuoasă, alungită cu totul înainte.

Făcînd un calcul rapid, ajungeai s-o prețuiești la vreo cinci milioane cel puțin, cine știe de unde făcuse Stefano rost de banii aceia.

— A ta e? îl întrebai.

El făcu semn că da.

— Grozav. Felicitări. În sfîrșit ai făcut-o și pe-asta.

— Știi . . . strînge, strînge, strînge . . .

Dădui ocol mașinii s-o văd. Nu-i recunoșteam marca. La extremitatea portbagajului era un fel de stemă cu o împletitură complicată de inițiale.

— Ce mașină e asta?

— Englezească, spuse. Ocazie extraordinară. O marcă aproape secretă, probabil că e o modificare a mărcii Daimler.

Totul era minunat la mașina aceea, chiar și pentru mine care nu mă pricep cine știe ce: linia, soliditatea caroseriei, saltul semeț al roților, precizia finisajului, bordul care părea un altar, canapelele de piele groasă și neagră, moi ca vîntul de aprilie.

— Hai, suie! spuse, să-ți fac o demonstrație.

Nu vuia, nu făcea zgomot, i se auzea doar respirația, o respirație athletică și tare plăcută la ureche, și la fiecare respirație casele de pe margini fugeau îndărăt ca înnebunite.

— Ce zici?

— Uimitoare, răspunsei negăsind ceva mai bun. Și, ia spune-mi, Faustina ce zice de asta?

Pentru o clipă l-am văzut întunecîndu-se la față. Tăcu.

— De ce? Faustina nu e de acord?

— Nu e asta.

— Atunci?

— Faustina a plecat.

Tăcere.

— A plecat. A spus că nu mai făcea să trăiască cu mine.

— Motivul?

— Mai înțelege tu femeile dacă poți. Își aprinse o țigară. Și-mi făceam iluzii că mă iubea.

— Ei drăcie, sigur că te iubea!

— Și totuși a plecat.

— Unde? S-a întors la ai ei?

— Ai ei nu știu nimic. A plecat. N-am mai aflat nimic despre ea.

Îl priveam. Era puțin cam palid. Dar cu toate astea strângea cu voluptate cercul volanului, mîngîia măciulia sticloasă din capul schimbătorului de viteză, piciorul său se lăsa și se ridica de pe accelerator cu înfiorarea celui care strânge în brațe trupul iubit.

Leșirăm din oraș și Stefano se angajă pe autostrada spre Torino unde ajunse în mai puțin de trei sferturi de oră. O cursă nebună; cu toate acestea, contrar obiceiului, nu-mi era teamă, atît de puternic era sentimentul de dominație pe care ți-l dădea mașina asta. Mai mult: părea că automobilul se supusese întru totul voinței lui Stefano interpretîndu-i și anticipîndu-i dorințele secrete. Și totuși Stefano mă scoate din sărite. Nimic de zis despre mașină, nimic de zis despre satisfacția freneticei sale dorințe. Dar Faustina, femeia aceea adorabilă, îl părăsise. Și el nu mișca un deget.

Dar puțin timp după aceea trebui să plec pentru mai multă vreme. Și la întoarcere, cum se întîmplă, viața mea se schimbă. Pe Stefano l-am mai văzut, desigur, dar nu așa de des ca înainte. Între timp el își găsise o altă slujbă, cîștiga bine, circula pretutindeni cu minunea lui. Și era fericit.

Trecură anii, Stefano și cu mine ne vedeam și nu ne vedeam; la fiecare întîlnire eu îl întrebam de Faustina și el răspundea că Faustina dispăruse pur și simplu pentru totdeauna, eu îl întrebam despre mașină și el îmi răspundea că mașina, firește, era tot o mașină grozavă, totuși începea să-și arate vîrsta, mereu la atelier, și erau puțini mecanici care știau să umble la ea, un motor străin e dificil, așa că aproape nimeni nu-l stăpînește.

Apoi am citit știrea aceea în ziar:

CIUDATA FUGĂ A UNUI AUTOMOBIL

Ieri la orele 17 un automobil albăstrui tip coupé, lăsat pentru o vreme nesupravegheat în fața unui bar din strada Moscova nr. 58, a pornit singur.

Traversînd intersecțiile căii Garibaldi și apoi strada Montello cu viteză crescîndă, mașina a virat la stînga și apoi la dreapta, luînd-o pe bulevardul Elveția și în cele din urmă s-a izbit de străvechile ruine din timpul familiei Sforza care se ridică la capătul Parcului, luînd foc și distrugîndu-se.

Rămîne greu de explicat cum automobilul, pornind singur la voia întîmplării, a putut să parcurgă acel itinerar în zig-zag, fără să întîlnească obstacole și în ciuda traficului intens; și cum de a reușit să-și mărească progresiv viteza.

Puțini dintre cei prezenți au băgat de seamă mașina care mergea singură. Acești puțini și-au închipuit că posesorul, ca să facă o glumă, se ghemuise

sub volan, controlînd strada cu ajutorul unei oglinzi. Prin urmare mărturiile lor coincid: nu părea o mașină care să fi pornit singură, ci o mașină condusă cu mare îndemînare și hotărîre. Printre altele, ea ar fi evitat la distanță foarte mică, cu un viraj înspăimîntător, o motoretă care țîșnise din strada Canonica.

Dăm aceste amănunte doar cu titlu informativ. Asemenea episoade s-au mai întîmplat destule pînă acum chiar și în orașul nostru. Și nu e nevoie să se recurgă la ipoteze supranaturale.

În ceea ce-l privește pe proprietar, identificat după numărul mașinii, este vorba despre Stefano Ingrassia, de patruzeci și trei de ani, publicist, domiciliat în strada Manfredini nr. 12. El a confirmat că lăsase automobilul nesupravegheat în fața barului din strada Moscova, dar exclude posibilitatea ca motorul să fi rămas aprins.

Cum am terminat de citit, am plecat în goană să-l caut pe Stefano. L-am găsit acasă profund tulburat.

— Ea era? l-am întrebat.

El făcu semn că da.

— Faustina era?

— Da, Faustina, sărmana mea stea. Îți dăduseși seama?

— Nu știu. Uneori aveam o bănuială. Numai că-mi părea atît de absurd.

— Absurd, desigur, spuse acoperindu-și fața cu mîinile, dar pe lume se întîmplă asemenea miracole din dragoste . . . Într-o noapte, înțelegi, acum nouă ani, într-o noapte cînd o țineam în brațe. Îngrozitor lucru. Și miraculos. Se pornise să plîngă și să tremure, apoi a înțepenit și a început să se umfle. Și a făcut asta exact la timp ca să poată ieși în stradă. Altfel n-ar mai fi putut niciodată să iasă pe ușă. Din fericire afară nu era nimeni. Chestie de două-trei minute. Apoi iat-o așteptîndu-mă la marginea trotuarului, nouă, înflăcărată. Vopseaua avea miros de Hélas, parfumul ei preferat. Îți amintești ce frumoasă era.

— Și apoi?

— Și apoi eu sînt un ticălos, un răufăcător. Și apoi și ea s-a învechit, motorul nu mai trăgea, în fiecare clipă era cîte o defecțiune. Și nimeni nu se mai uita la ea pe stradă. Și atunci am început să mă gîndesc: n-a venit oare timpul s-o schimb? Căci nu mai pot să merg așa la nesfîrșire cu cursa asta de șoareci hodorogită . . . Înțelegi ce secătură, ce porc? . . . Ieri o duceam s-o vînd, și vroiam să-mi cumpăr una nouă, îngrozitor lucru, pentru o sută cincizeci de mii de lire, o duceam s-o vînd pe nevasta mea care-și dăduse viața pentru mine . . . Acum știi de ce s-a omorît.

În românește de FLORIN CHIRÎTESCU

Șoferul Américo, lumea aceasta și lumea de apoi

Dedic aceste rinduri tuturor șoferilor — de camioane, de taxiuri, de autobuze — care leaga orașele și li apropie pe oameni unii de alții, povestindu-le tot felul de istorii neverosimile.

Lucrurile astea trebuie să le povestești numai dacă ai martori, căci altfel riști să treci drept mincinos.

Eram cu nevastă-mea și cu copiii: o fetiță de opt anișori și un ștrengar de zece. Leșisem de la socru-meu, unde venisem puțin mai înainte să vedem cum se simte, că era bolnav tare bătrînul, și căutam un taxi. Aveam puține speranțe să găsim vreunul liber, fiind duminică seara. Eram toți patru numai ochi, scrutînd străzile care se deschideau din piațeta în care ne aflam, doar-doar om găsi taxiul salvator, cînd deodată, iată-l că răsări ca din pămînt chiar lîngă noi. Nu-l văzusem apropiindu-se, dar în momentul acela nu ne-am mai gîndit cum și de unde apăruse. Cît ai clipi din ochi, eram înăuntru. După ce i-am spus adresa, șoferul a pornit fără să mai piardă vremea. Tocmai cînd voia să întoarcă, un alt automobil trecu pe lîngă noi într-o viteză nebună, punîndu-i la grea încercare priceperea, dar din fericire totul s-a isprăvit cu bine.

Cum băgasem de seamă că Buruca (așa-l cheamă pe ștrengarul de fiu-meu) care stătea în față, lîngă șofer, se sprijinea cu toată greutatea de ușa automobilului, i-am atras atenția să treacă mai spre mijloc.

Băiatul m-a ascultat și s-a depărtat de ușă. Atunci am auzit — pentru prima dată — glasul șoferului:

— N-aveți nici o grijă. Mașina asta a trecut prin multe încercări. Nu de mult s-a răsturnat într-o rîpă și s-a dat de șapte ori peste cap. Se mai vede și acum că e lovită rău și se deschide cu mare greutate.

Într-adevăr, era strîmbată din pricina loviturii. Mă uitam cu atenție la ea și nu-mi puteam desprinde gîndul de la prăbușirea aceea îngrozitoare în rîpă.

— De șapte ori? am întrebat.

— Da, răspunse șoferul. E o mașină care aduce numai nenorociri: a omorît pînă acum opt oameni.

În timp ce-l ascultam, am cam început să mă neliniștesc. Cine dracu' m-a pus să mă urc în taxiul ăsta condus de un asemenea șofer? Și îngrijorarea mea creștea din ce în ce mai mult, căci se făcuse noapte de-a binelea și ne aflam într-un oraș cunoscut prin numărul mare de morți în accidente de circulație. Am examinat cu coada ochiului automobilul și abia atunci am observat că era negru și părea să fi fost într-adevăr frămîntat ca un aluat. Dar ca să-mi ascund cît mai bine neliniștea față de ai mei, m-am arătat încă o dată uimit:

— Opt?

— Da, dar nu în accidente. Toți au fost călcați.

— Și dumneata erai la volan? m-am alarmat eu.

— Nu, domnule. Eu n-am călcat pe nimeni niciodată. Alții . . . care nu știu să conducă . . . Trebuie să cunoști secretul, altfel . . .

M-am mai liniștit puțin, deși nu eram prea mulțumit de cursul pe care-l lua conversația în prezența copiilor. Șoferul urmă:

— Și asta încă nu-i nimic . . . Cîte n-a văzut mașina mea, săraca ! A trecut ea prin altele și mai și . . . Dacă aș sta să vă povestesc . . .

Eu am tăcut, nevrînd să-l încurajez, dar am observat că micuții îi sorbeau fiecare cuvînt.

— Să vă spun numai una . . . bună de tot . . . O dată . . . mă înțelesesem cu două cliențe să trec să le iau după miezul nopții. Mă îndreptam spre adresa pe care mi-o lăsaseră, fără grabă . . . « O să mă aștepte ele, oricum », îmi ziceam. Era abia unsprezece și jumătate, așa că puteam să merg încet. Orașul părea pustiu. Nu întîlneai țipenie de om pe stradă. Am trecut pe lîngă Glória și am luat-o pe strada Catete. Nu știu ce-mi venise s-o iau pe acolo. Am lăsat în urmă calea Machado, piața José de Alencar . . . Cînd să ies din piață, s-a lăsat o beznă de nu mai vedeai nici la un pas. Am intrat așa, pe dibuite, pe strada Marques de Abrantes, cînd, deodată, aud un « psiu ». Mă uit și văd o femeie chiar lîngă mașină,

îmbrăcată ca o prințesă . . . « Ce-o fi făcînd aici prințesa asta, singurică, atît de tîrziu? » Opresc și o previn :

— Merg spre cartierul de Sud.

Dar mai înainte ca eu să apuc să-i deschid ușa, ea se și suise. N-am avut timp nici măcar să-i zăresc fața. Oricum, mi-era în drum, așa că nu mă incomoda cu nimic. Pornesc din nou, cînd, nitam-nisam aud o voce în spatele meu. « Drace! Femeia vorbește singură », îmi zic în sinea mea. Îmi ascut urechea și-mi dau seama că vorbește franțuzește. Atunci, tot pe franțuzește (că o rup și eu puțin), o întreb cu cine conversează. Ea nimic. Tăcea ca un pește. Mergem noi ce mergem și, văzînd eu una ca asta, îmi iau inima în dinți și-o întreb unde vrea s-o duc. Nici un răspuns . . . Ei, dacă așa stă treaba, hai să-i vorbesc pe englezește. Folosind toată engleza pe care-o știam, o întreb din nou, dar ea tăcea chitic. Mă tot uitam în oglindă, doar doar i-oi zări fața. Degeaba. Îi distingeam doar trupul, așa, ca prin ceață, și mergeam mai departe. « Cînd om ajunge la Copacabana, o să spună ea unde vrea s-o las ». Din cînd în cînd mai aruncam cîte o privire în oglindă, dar tot nu izbuteam să-i zăresc chipul. La ieșirea din tunelul Leme i-am auzit iarăși vocea :

— Oprește la hotelul . . . X (și mi-a spus numele unui hotel de lux).

Am luat-o pe strada Barata Ribeiro, am întors, am trecut pe lîngă catedrala sfintei Fecioare din Copacabana și am oprit în fața hotelului. Femeia a sărit din mașină și m-a întrebat cît face. I-am răspuns, încercînd pentru a nu știu cîta oară să-i zăresc fața, dar n-a fost cu puțință. Îi vedeam doar rochia elegantă, o minunăție nu altceva.

— Așteaptă puțin . . . O să-ți trimit banii îndată, mi-a spus îndreptîndu-se spre ușa hotelului.

Am rămas afară. Mai aveam destul timp pînă la ora cînd trebuia să le iau pe cele două cliențe ale mele și găseam că întîmplarea era nostimă. Am urmărit-o cu privirea cum a intrat și s-a așezat pe o sofă. În afară de portar, în hol nu mai era nimeni. Eu mă uitam prin geamul ușii, să văd ce face. Nu trece mult timp și iată că portarul se apropie de ea și parcă-i spune ceva. Femeia se ridică, urcă în fugă scările, și dispare. Aștept eu ce aștept, pînă cînd îmi pierd răbdarea. Văzînd că nu mai coboară nimeni, las mașina în stradă și intru în hol. Mă duc glonț la portar.

— Ei, cine-mi plătește mie cursa?

— Ce cursă?

— Păi eu am adus-o cu mașina pe doamna care a intrat aici.

— Nimeni.

— Cum nimeni? Doamna nu stă aici?

— A stat.

— A stat? Și acum nu mai stă? Atunci de ce a intrat aici?

— Nu mai stă pentru că a murit.

— Dar cum?! . . . Doar a intrat aici adineauri . . .

— Da, din cînd în cînd vine pe aici . . .

Copiii, și nu numai ei, ci și eu cu nevastă-mea (de ce-am tăgădui?) eram numai urechi. Șoferul întoarse brusc — abia atunci i-am zărit chipul palid și zîmbetul șiret — și continuă:

— Cînd le-am istorisit ce mi s-a întîmplat, clientele mele erau gata-gata să moară de frică . . . Aici s-a oprit o clipă, apoi a urmat: Multe lucruri ciudate se petrec pe lume . . . Dacă v-aș povesti tot ce se întîmplă în mașina asta . . . Altă dată . . . să fi fost ora unu noaptea . . . eram frînt de oboseală și tocmai mă pregăteam să mă întorc acasă. Mă aflu pe la Tijuca . . . De-o parte și de alta a șoselei copacii stăteau aliniați ca la armată . . . cînd, deodată, văd chiar în fața mea, făcîndu-mi semn, pe cine credeți? Una din alea . . . « Ce-o fi căutînd dumneaei pe aici la ora asta? » mi-am zis.

— Era una din alea și mai voia să ia taxiul? se miră Vânia la cei opt anișori ai ei.

— Nu făcea trotuarul, se corectă șoferul: era o călugăriță. Noi așa le spunem.

— În jargon, adăugai eu.

— A I O « mironosiță », rîse Vânia, folosind jargonul elevilor.

— Și, cum vă spuneam, măicuța a deschis ușa și s-a așezat pe canapeaua din spate. Am întrebat-o unde vrea să meargă. Mi-a dat adresa unei mînăstiri. Eu mai trecusem cîndva pe acolo și-mi aminteam locul, era cam depărtîșor. Am luat-o într-acolo. Aveam de mers o bucată bună de drum. Din cînd în cînd mă uitam în oglindă și o vedeam pe măicuță așezată la spate. Nu scotea o vorbă. Mă tot gîndeam: « Ce naiba căuta sora asta drăguță singurică pe stradă? » . . . Am făcut cale lungă, aproape că ieșisem din oraș, pînă cînd, în cele din urmă, am ajuns pe strada pustie și plină de gropi unde se afla mînăstirea. Abia atunci am auzit din nou glasul măicuței:

— Aici, mi-a spus, arătîndu-mi unde să opresc.

M-am uitat la clădirea veche în fața căreia ajunsesem. Era împrejmuită de un zid cenușiu din blocuri mari de piatră, cu o poartă uriașă, în care se deschidea o ușiță cu gratii. Am frînat în fața porții. Sora m-a întrebat cît îmi datora. I-am spus. A scos banii pe care-i purta la sîn și mi-a plătit. Eu îi urmăream în oglindă toate mișcările. S-a dat jos din mașină și s-a îndreptat spre poartă. Atunci am început să număr banii și, cînd mi-am ridicat privirea, n-am mai apucat să văd decît veșmîntul negru dispărînd și poarta grea închizîndu-se în urma ei. Nu știu cum am

făcut că m-am întors și m-am uitat în spate, spre canapea. Ce credeți că-mi văzură ochii? Un obiect alb și strălucitor, atât de strălucitor, încît, chiar de n-ar fi fost lumină, l-aș fi văzut tot atît de bine. Era un pieptene de fildeș. O mîndrețe de pieptene ! « Uite că măicuța și-a uitat aici pieptenele », mi-am zis. L-am luat de pe canapea și m-am îndreptat spre poartă. Am bătut eu de cîteva ori, dar nimeni nu venea să-mi deschidă. În cele din urmă, cînd eram pe cale să renunț, am auzit pași apropiindu-se și cineva deschise ușa. Era o altă maică.

— Vreau să vă dau pieptenele ăsta, pe care l-a uitat în mașină o soră . . .

— Ce soră? Cred că vă înșelați, domnule.

— Nu mă înșel, maică. Sora de care vă spun a intrat aici . . . Am adus-o cu taxiul de la Tijuca.

— Vă înșelați, îmi spuse din nou maica. Aici n-a intrat nimeni.

— Dar am văzut-o cu ochii mei cum a dispărut pe poarta asta.

— E cu neputință, se încăpățîna ea. Poarta asta nu se deschide nici-odată. E zăvorîtă pe dinăuntru și intrarea dă în altă stradă.

— Dar . . .

— Nu, domnule, vă înșelați . . . Noapte bună.

Și trînti ușa. M-am uitat eu cîtva timp de-a lungul zidului, dar nimic. Nu se vedea nici o altă intrare.

Aici făcu o pauză. Toți eram curioși să aflăm ce s-a întîmplat mai departe. Nevastă-mea nu mai avu răbdare să aștepte și întrebă :

— Dar pieptenele?

— A rămas la mine . . .

Tăcu iar un timp, apoi urmă :

— L-am făcut cadou unei « macaca » . . .

— « Macaca »? întrebă Buruca.

— Da, o negresă, explică el.

— În jargon, observă Vania, înțeleaptă.

Eram atît de fermecați, încît îngrijorarea mea cu privire la consecințele cunoașterii acelor întîmplări asupra copiilor dispăruse complet. Șoferul începu să povestească altă pățanie :

— Într-o bună zi nevastă-mea îmi spuse : « Ascultă, a telefonat domnul Amaral de la Cruzeiro, să te duci să-l iei. » Era un client grozav Amaral ăsta . . . Îl dusesem de mai multe ori la São Paulo. Am dat un telefon la hotelul unde stătea. Mi-a spus să vin imediat să-l iau.

— Dar e o vreme tare urîță, m-am văitat eu. Aici toarnă cu găleata.

— La mine nu plouă, îmi răspunse. Vino cît poți de repede ! Dacă nu mă găsești la hotel, caută-mă la Clubul Municipal.

— Era un bun client și, pe lîngă asta, un bun prieten. Am plecat fără să mai stau pe gînduri. Parcă zburam, nu alta. Nici nu știu cînd am

ajuns la hotel. Plecase. M-am dus atunci la club, cum îmi spusese. Am oprit la intrare și am urcat. Era acolo, în picioare, lângă o masă de joc cu pardesiul pe braț. Înainte ca el să mă vadă, dă cu ochii de mine Joao Almeida.

— Uite cine-a venit: Américo . . .

Amaral nici nu și-a mai luat rămas-bun de la el.

— Să mergem, porunci.

Într-o clipă eram în mașină.

— Ascultă, Américo, dă-i drumul înainte și nu te mai opri pînă la ieșirea din São Paulo. Chiar dacă te rog, tu să nu oprești. Auzi?

Zis și făcut. Am pornit fără viteză prea mare. Puteam să ne uităm la tot ce ne ieșea în cale. Și cîte nu erau de văzut ! După ce făcusem o bucată bună de drum, mă uit eu la dreapta și văd o caravană de cămile. Mă uit la stînga — alta. Două șiruri nesfîrșite. Pe fiecare cămilă se afla cîte o femeie îmbrăcată în straie orientale, cu vâl pe față. Cămilele mergeau atît de aproape de mașină, încît parcă le simțeam părul aspru atîngîndu-mă și le auzeam răsufarea. După cîtva timp, șoseaua s-a umplut de cîini, care alergau pe dinaintea mașinii, în toate direcțiile. Eu rîdeam cu hohote, dar nu i-am spus nimic lui Amaral. Cînd am ajuns aproape de hotarul cu Statul Rio, mi-a cerut să opresc, dar eu n-am vrut.

— Nu. Mi-ați spus să opresc numai după ce ieșim din São Paulo și nu mai înainte.

Așa că am mers mai departe. Deodată, în fața mașinii se ivește un cangur și Amaral mă roagă:

— Nu-l omori, Américo.

— Nu-l omor, dar pînă acum n-ați mai văzut nimic altceva decît cangurul ăsta?

El izbucnește în rîs, se uită la mine fix și mă întrebă:

— Dar tu umbli mereu pe drumuri stranii ca ăsta?

În sfîrșit, ieșim din São Paulo și opresc la o dugheană. Amaral îmi spune:

— Știi ce-i în pachetul ăsta pe care ți-l las bacșiș?

— Nu, zic.

— Sînt opt sute de mii de cruzeiros pe care i-am cîștigat la joc . . . Mîine dimineată proprietarul hotelului o să se sinucidă . . .

Ajunsesem acasă. Ultima parte a întîmplării ne-a spus-o după ce oprise mașina, căci eram vrăjiți de farmecul său de povestitor. Am așteptat să ajungă la sfîrșit, i-am plătit cursa, ne-am luat rămas-bun ca niște vechi prieteni și am intrat în casă. A doua zi am comentat mult timp cele auzite de la Américo.

O săptămână după aceea a trebuit să fac o călătorie. Voiam să petrec carnavalul la o vilă în afara oraşului. Mă săturasem de Rio. M-am gândit atunci deodată la Américo. Era omul cel mai potrivit pentru o plimbare de câteva ore cu copiii. Mi-am amintit fizionomia lui, zîmbetul lui ştrengăresc şi m-am dus să-l caut la staţia unde-mi spusese că-l pot găsi. Dar nu-l cunoştea nimeni. Când să plec, un alt şofer îmi spuse:

— Américo? L-am cunoscut. Dar a murit acum trei ani.

— A murit? Imposibil! Doar am vorbit cu el săptămîna trecută.

— Atunci o fi altul. Cel pe care l-am cunoscut eu a murit.

M-a cam intrigat povestea asta şi am hotărît s-o limpezesc pe loc. Cum îmi aminteam numărul taxiului, m-am dus la Serviciul de circulaţie, unde, după multe discuţii, am dat de un inspector bătrîn, care m-a dus direct la arhivă. Aici mi-a arătat fotografia lui Américo şi fişa cu numărul maşinii.

— Vedeţi, v-am spus eu: a murit acum trei ani într-un accident.

Cînd m-am despărţit de el, eram năucit. Nu mai puteam să mă gîndesc la nimic. Apoi m-am luat cu alte treburi şi numai foarte rar îmi aduceam aminte de întîmplarea asta, dar eram atît de ocupat, încît uitam repede de ea. A mai trecut cîtva timp şi într-o bună zi, la un stop, dau cu ochii de Américo, chiar în dreptul meu. El o fi? M-am apropiat repede, curios. Aceeaşi maşină, aceeaşi haină închisă, aceeaşi faţă palidă, acelaşi zîmbet ştrengăresc... Nu m-am putut stăpîni să nu-i spun în câteva cuvinte întîmplarea cu inspectorul de la Serviciul de circulaţie. A izbucnit în rîs.

— Unul înalt, slab, cu pistrui pe faţă?

— Da, da, pistruiat, i-am răspuns, fără să-mi pot desprinde privirea de pe chipul lui.

— Nu se poate.

— Cum? De ce nu se poate?

— Pe ăsta l-am cunoscut. Îl chema Ranulfo... A murit acum vreo zece ani...

— Cum!?

— E adevărul curat... Dacă vreţi să vă convingeţi... o dată...

Chiar în clipa aceea s-a ridicat stopul, poliţistul a început să fluiera şi Américo a trebuit să pornească maşina, ca să nu împiedice circulaţia.

Nici în ziua aceea, nici mai tîrziu, n-am avut destulă putere să descifrez asemenea şarade.

Aşa se face că pînă azi povestea asta a rămas la fel de încurcată ca atunci.

În româneşte de ANDREI IONESCU



Autostrada dinspre sud

La început fata din Dauphine insistase să calculeze timpul, cu toate că inginerului din Peugeot 404 îi era indiferent. Oricine își putea privi ceasul, dar era ca și când acel timp legat de încheietura mîinii drepte sau «bip-bip»-ul radioului măsurau altceva, în afara timpului acelora care nu făcuseră prostia să vrea să se reîntoarcă la Paris pe autostrada dinspre sud într-o după-amiază de duminică și, de abia ieșiți din Fontainebleau, trebuiseră să intre în ritm, să se oprească, șase șiruri de fiecare parte (se știe că duminicile autostrada este rezervată numai acelora care se întorc în capitală), să dea drumul la motor, să înainteze trei metri, să se oprească, să stea de vorbă cu maicile din 2CV-ul din dreapta, cu fata din Dauphine-ul de la stînga, să privească prin oglinda retrovizoare pe bărbatul cel palid care conducea un Caravelle, să invidieze ironic fericierea avicolă a soților din Peugeot-ul 203 (cel din spatele Dauphine-ului fetei) care se joacă cu fetița lor, fac glume și mănîncă brînză, sau să suporte din cînd în cînd ieșirile exasperate ale celor doi tineri din Simca din fața Peugeot-ului 404, și chiar să coboare în timpul popasurilor și să exploreze fără să se depărteze mult, fiindcă niciodată nu se știe în ce moment automobilele din față pornesc din nou și va trebui să alergi pentru ca cei din urmă să nu înceapă războiul claxoanelor și al insultelor) și astfel să ajungă în dreptul unui Taunus în fața Dauphine-ului fetei care își privește ceasul în fiecare moment, și să schimbe cîteva fraze descurajate sau ironice cu cei doi bărbați care călătoresc cu copilul blond a cărui mare distracție, tocmai în aceste împrejurări, consistă în a face să alerge în libertate mașinuța lui pe canapele și pe spătarul din spate al Taunusului, sau să îndrăznească și să înainteze încă puțin, fiindcă nu pare că mașinile din față își vor relua mersul, și să contemple cu puțină milă perechea de bătrîni din ID Citroën care pare o imensă cadă de bae violetă,

unde plutesc cei doi bătrâni, el odihnindu-și antebrațele pe volan cu un aer de oboseală răbdătoare, ea mușcând dintr-un măr mai mult din sîrguință decît de poftă. Cînd totul se repetase pentru a patra oară, după ce făcuse toate astea, inginerul se decisese să nu mai iasă din mașină, sperînd că poliția va rezolva într-un fel sau altul problema circulației. Căldura lui august se simțea în acest timp la nivelul cauciucurilor pentru ca nemișcarea să pară din ce în ce mai enervantă. Totul era numai miros de benzină, țipete distonante ale tinerilor din Simca, strălucire de soare răsfrîngîndu-se în geamuri și în margini cromate, și, culmea, senzația contradictorie a încarcerării în plină îngrămădire de mașini create pentru alergare. 404 al inginerului ocupa cel de al doilea loc pe pista din dreapta socotind de la fîșia despărțitoare a celor două piste, avînd alte patru automobile la dreapta lui și șapte la stînga, putînd de fapt să vadă clar numai cele opt mașini care îl înconjurau și pe cei care le ocupau, pe care îi privise amănunțit pînă la oboseală. Stătuse de vorbă cu toți, în afară de băieții din Simca pentru că îi păruseră antipatici ; din cînd în cînd se discutase situația în cele mai mici detalii și părerea generală era că pînă la Corbeil-Essonnes se va înainta la pas sau mai încet, dar că între Corbeil și Juvisy ritmul va începe să se accelereze după ce elicopterele și motocicliștii vor reuși să spargă centrul aglomerației. Nimeni nu se îndoia că vreun accident foarte grav trebuia să se fi produs în regiune, unica explicație a unei încetiniți atît de neîntîlnite. Și cu asta guvernul, căldura, impozitele, serviciul drumurilor publice, subiect după subiect, trei metri, altă oprire, cinci metri, o frază sentențioasă sau un blestem reținut.

Celor două călugărițe din 2CV le-ar fi convenit mult să ajungă la Milly-la-Fôret înainte de opt, fiindcă duceau un coș cu legume pentru bucătăreasă. Soții din Peugeot-ul 203 doreau mai cu seamă să nu piardă jocurile televizate de la nouă și jumătate ; fata din Dauphine îi spusese inginerului că nu-i păsa dacă sosea mai tîrziu la Paris, dar că se plîngea din principiu, fiindcă i se părea că se încalcă legea supunînd mii de persoane unui regim de caravană de cămile. În ultimele ore (trebuia să fie aproape cinci, dar căldura îi hărțuia fără milă) înaintaseră vreo cincizeci de metri după socoteala inginerului, cu toate că unul din bărbații din Taunus, care se apropiase să stea de vorbă ducînd în mînă copilul cu mașinuța lui, arată ironic coroana unui platan singuratic și fata din Dauphine își aminti că acel platan (dacă nu era un castan) fusese în aceeași linie cu mașina ei atîta timp, încît nici nu mai merita să privești ceasul brățară ca să te pierzi în calcule inutile.

Nu se mai înnopta deloc, strălucirea soarelui pe șosea și pe caroserii intensifica amețeala pînă la greață. Ochelarii negri, batistele cu apă de

colonie pe cap, mijloacele improvizate pentru a se proteja, pentru a evita ciocnirea scîrțietoare a țevilor de eșapament la fiecare înaintare, se organizau și se perfecționau, făceau obiect de comunicare și de comentarii. Inginerul coborî încă o dată pentru a-și desmorți picioarele, schimbă cîteva cuvinte cu perechea cu aer de fermieri din Ariane, care se afla în fața 2 CV-ului călugărițelor. În spatele 2 CV-ului se afla un Volkswagen cu un soldat și o fată, care păreau căsătoriți de curînd. Șirul al treilea către exterior înceta să-l mai intereseze pentru că trebuise să se îndepărteze periculos de mult de 404; vedea culori, forme, Mercedes Benz, ID, 4R, Lancia, Skoda, Morris Minor, catalogul complet. La stînga, pe pista opusă, se întindea alt desiș, la care nu se putea ajunge, de Renault, Anglia, Peugeot, Porsche, Volvo; era atît de monoton, că în cele din urmă, după ce sporovăise cu cei doi bărbați din Taunus și încercase fără succes un schimb de impresii cu singuraticul conducător al Caravelle-ului, nu-i rămînea altceva mai bun de făcut decît să se întoarcă la 404 și să reia aceeași conversație asupra orei, distanțelor și cinematografului cu fata din Dauphine.

Uneori sosea un străin, cineva care se strecura printre automobile venind din celălalt capăt al șoselei ori dinspre șirurile exterioare de la dreapta, și care aducea vreo veste probabil falsă, repetată din mașină în mașină, de-a lungul kilometrilor fierbinți. Străinul savura succesul noutăților sale, pocniturile ușilor cînd pasagerii se grăbeau să comenteze cele întîmplate, dar după puțin timp se auzea vreun claxon sau un pornit de motor și străinul o lua la fugă; îl vedeai alergînd în zigzag printre mașini ca să ajungă la a sa, spre a nu fi expus la furia îndreptățită a celorlalți. În cursul după-amiezii se află ceva despre o ciocnire între un Floride și un 2 CV în apropiere de Corbeil, trei morți și un copil rănit, dubla ciocnire între un Fiat 1500 și un furgon Renault care turtise un Austin plin de turiști englezi, răsturnarea unui autocar de la Orly plin de pasagerii sosiți cu un avion de la Copenhaga. Inginerul era sigur că totul sau aproape tot era fals, cu toate că trebuia să se fi întîmplat ceva grav aproape de Corbeil sau chiar în apropiere de Paris pentru ca circulația să se fi paralizat pînă într-atît. Fermierii din Ariane, care aveau o proprietate lîngă Montereau și cunoșteau bine regiunea, povesteau despre altă duminică în care traficul fusese oprit cinci ore, iar timpul acela începea să pară aproape neînsemnat acum, cînd soarele, apunînd spre stînga șoselei, răsturna peste fiecare mașină o ultimă avalanșă de lumină portocalie care făcea să fiarbă metalele și supăra vederea, fără ca nici o coroană de copac să dispară cu totul înapoi, fără ca altă umbră deabia întrezărită la distanță să se apropie pentru a se putea simți într-adevăr că mașinile se mișcau cît de cît, cu toate că ar fi trebuit să se

oprească și să pornească și să frîneze brusc și să nu treacă niciodată din viteza întâi, din dezamăgirea insultătoare de a trece încă o dată din viteza întâi în punctul mort, frînă de picior, frînă de mînă, stop, și tot așa încă o dată.

La un moment dat, plictisit de inactivitate, inginerul se decisese să profite de o oprire deosebit de prelungită pentru ca să străbată șirurile de la stînga și, lăsînd în spate Dauphine-ul, întîlnise un DKW, alt 2 CV, un Fiat 600 și se oprise lîngă un De Soto ca să schimbe impresii cu neli-niștitul turist de la Washington care aproape nu înțelegea limba franceză dar care trebuia să fie la opt în Place de l'Opera, neapărat *you understand, my wife will be awfully anxious, damn it*, și se vorbea cîte puțin din toate, cînd un bărbat cu aer de comis-voiajor ieși din DKW pentru a le povesti că sosise cineva puțin mai înainte cu vestea că un Piper Cub explodase în plină autostradă, făcînd mai mulți morți. Pe american Piper Cub-ul îl lăsa complet indiferent, de asemeni și pe inginerul care auzise un cor de claxoane și se grăbise să se întoarcă la 404, transmițînd în treacăt noutățile celor doi bărbați din Taunus și soților din 203. Păstrase o explicație mai amănunțită pentru fata din Dauphine în timp ce mașinile înaintau încet cîteva metri (acum Dauphine-ul rămăsese puțin în urmă în comparație cu 404, și mai tîrziu va fi invers, căci de fapt cele douăsprezece șiruri se mișcau în mod practic în bloc, ca și cum un jandarm invizibil în capătul autostrăzii ar fi comandat înaintarea simultană fără ca nimeni să fie cît de puțin avantajat). Piper Cub, domnișoară, este un mic avion de plimbare. Of! Ce nefericită idee să se facă țândări în plină autostradă într-o după-amiază de duminică. Ce chestii! Dacă cel puțin n-ar fi atît de cald în blestematele de mașini, dacă arborii aceia de la dreapta ar fi rămas în cele din urmă în spate, dacă ultima cifră a kilometrajului ar fi reușit să cadă în găurica neagră în loc să rămînă suspendată la nesfîrșit de codiță!

La un moment dat (începuse ușor să se înnopteze: orizontul plin de acoperișurile automobilelor se colora în violet) un fluture mare și alb se așezase pe parbrizul Dauphine-ului, fata și inginerul îi admiraseră aripile în perfecta suspendare a odihnei, îl văzuseră cum se îndepărta cu o exasperată nostalgie, cum zbura pe deasupra Taunus-ului, pe deasupra ID-ului violet al bătrînilor, cum se îndrepta către Fiatul 600 care nu se mai vedea dinspre 404, se întorcea spre Simca unde o mînă de vînător încercase în mod inutil să-l prindă, cum filfia gingaș din aripi pe deasupra Ariane-ului fermierilor care părea că mîncău ceva, și se pierdea apoi spre dreapta. Spre înserat coloana făcu o primă înaintare importantă, de aproape patruzeci de metri; cînd inginerul privise distrat kilometrajul, jumătatea lui 6 dispăruse și o bănuială de 7 începea să se desprindă din sus. Aproape toată lumea asculta radioul, cei din Simca îl puseseră

cît se putea de tare și cîntau în cor un twist cu scuturători care făceau să vibreze caroseria; călugărițele înșirau mătăniile, copilul din Taunus adormise cu fața lipită de un geam, fără să lase din mînă mașinuța cu care se jucase. La un moment dat (era acum noapte de-a binelea) sosiră necunoscuți cu alte vești, tot atît de contradictorii ca celelalte, acum uitate. Nu fusese un Piper Cub, ci un planor pilotat de fiica unui general. Era adevărat că un furgon Renault ciocnise un Austin, dar nu la Jurisy, ci aproape de porțile Parisului; unul dintre necunoscuți explică soților din 203 că macadamul autostrăzii cedase în dreptul satului Igny și că cinci mașini se răsturnaseră cînd intraseră cu roțile din față în crăpătură. Ideea unei catastrofe naturale ajunsese pînă la inginer, care ridicase din umeri fără să facă comentarii. Mai tîrziu, gîndindu-se la cele dintîi ore ale întunecării în timpul cărora respiraseră mai liber, își aminti că la un moment dat scosese brațul prin fereastră pentru a ciocăni în caroseria Dauphine-ului ca s-o trezească pe fata care adormise aplecată peste volan, fără să se preocupe de o nouă înaintare. Poate era chiar miezul nopții cînd una dintre călugărițe îi oferise timidă un sandvici cu șuncă, presupunînd că îi era foame. Inginerul îl acceptase din politețe (în realitate îi venea greață) și ceruse voie să-l împartă cu fata din Dauphine, care acceptase și mîncase cu lăcomie sandviciul și tableta de șocolată pe care i-o dăduse comisvoiajorul din DKW, vecinul său din stînga. Multă lume ieșise din mașinile încinse, fiindcă din nou trecuseră cîteva ore fără să se înainteze; începuse să se simtă setea, căci se terminaseră sticlele de limonadă, coca-cola, și chiar vinurile pe care le aveau la bord. Prima care începuse să se plîngă a fost fetița din 203, și soldatul și inginerul își părăsiseră automobilele, împreună cu tatăl fetiței, ca să caute apă. În fața aceluia Simca, unde radioul părea un aliment îndestulător, inginerul găsi un Beaulieu ocupat de o femeie matură cu ochi neliniștiți. Nu, nu avea apă, dar le putea da cîteva caramelle pentru fetiță. Soții din ID se consultară un moment înainte ca bătrîna să bage mîna într-un sac din care scosese o cutie mică de suc de fructe. Inginerul mulțumise și vru să știe dacă le era foame și dacă putea să le fie folositor; bătrînul mișcase capul negativ, dar femeia păru a fi de acord fără cuvinte. Mai tîrziu fata din Dauphine și inginerul explorară împreună șirurile de la stînga, fără se să depărteze prea mult; se întoarseră cu cîțiva biscuiți pe care îi duseseră bătrînei din ID și de abia putuseră să se întoarcă la timp la mașinile lor alergînd sub o ploaie de claxoane.

În afara acestor neînsemnate ieșiri, era atît de puțin ceea ce se putea face, încît orele sfîrșeau prin a se suprapune, fiindcă amintirea păstra mereu aceeași imagine; la un moment dat inginerul se gîndise să șteargă ziua aceea din agenda sa și își reținu un hohot de rîs, dar mai tîrziu,

cînd începură calculele contradictorii ale călugărițelor, ale bărbaților din Taunus și ale fetei din Dauphine, se văzu că ar fi convenit să se facă mai bine socoteala. Radiourile locale își suspendaseră emisiunile, și numai comis-voiajorul din DKW avea un aparat cu unde scurte care se încapățîna să transmită buletine de bursă. Pe la trei în zori de zi, păru că s-a ajuns la un acord tacit pentru odihnă, și pînă ce se luminează de ziuă coloana nu se mai mișcă. Băieții din Simca scosese ră niște paturi pneumatice pe care se culcară alături de mașină; inginerul coborî spătarul scaunelor din față al 404-ului și oferă canapelele călugărițelor, care le refuzară; înainte de a se culca puțin, inginerul se gîndi la fata din Dauphine, foarte liniștită peste volan, și fără să-i dea importanță îi propusese să schimbe mașinile pînă în zori; ea refuzase, motivînd că putea dormi foarte bine în orice poziție. O clipă se auzi plînsul copilului din Taunus, culcat pe canapeaua din spate, unde îi era prea cald. Călugărițele încă se rugau cînd inginerul se întinsese pe canapea și adormise, dar somnul său urmărirea prea îndeaproape veghea, și sfîrșise prin a se deștepta transpirat și îngrijorat, fără să înțeleagă în primul moment unde se afla; îndreptîndu-se, începu să perceapă mișcările confuze din exterior, o alunecare de umbre între mașini și văzu o mोगildeată care se îndepărta spre marginea autostrăzii; ghici motivele și mai tîrziu el ieși de asemenea din mașină fără să facă zgomot și se duse să se ușureze la marginea drumului; nu erau garduri, nici arbori, numai cîmpul negru și fără stele, ceva care părea un zid abstract ce delimita fișia albă a macadamului cu șirul său nemișcat de vehicule. Aproape că se împiedicase de fermierul din Ariane, care bolborosise o frază confuză; mirosului de benzină, persistent pe șoseaua încinsă, se adăuga acum prezența mai acidă a ființei umane, și inginerul se întorsese cît putu de repede la mașină. Fata din Dauphine dormea sprijinită pe volan, cu o șuviță de păr în ochi; înainte de a se urca în 404, inginerul se amuză urmărindu-i prin întuneric profilul, ghicind curba buzelor care suflau cu gingășie. În partea cealaltă, bărbatul din DKW privea de asemenea cum dormea fata, fumînd în liniște.

Dimineața se înainta foarte puțin, dar destul pentru a le da speranța că în cursul după-amiezii se va deschide drumul spre Paris. La nouă sosi un necunoscut cu vești bune: se nivelaseră crăpăturile și în curînd se va putea circula normal. Băieții din Simca deschiseseră radioul, iar unul dintre ei se cățără pe acoperișul mașinii și țipa și cînta. Inginerul își spusese că vestea era tot atît de îndoielnică ca cele din ajun, și că necunoscutul profitase de bucuria grupului pentru a cere și a obține o portocală pe care i-o dăduseră soții din Ariane. Mai tîrziu sosise alt necunoscut cu aceeași stratagemă, dar nimeni n-a mai vrut să-i dea ceva. Căldura începuse să crească, și lumea prefera să rămînă în mașini așteptînd să

se confirme veștile bune. La amiază fetița din 203 a început să plîngă din nou, iar fata din Dauphine s-a dus să se joace cu ea și se împrieteni cu părinții. Cei din 203 nu aveau noroc: la dreapta lor se afla bărbatul taciturn din Caravelle, străin de tot ce se întîmpla împrejur, iar spre stînga trebuiau să suporte indignarea guralivă a conducătorului unui Floride, pentru care oprirea circulației era o jignire strict personală. Cînd fetița a început să se plîngă din nou de sete, inginerului îi trecu prin gînd să meargă să vorbească cu fermierii din Ariane, fiind sigur că în mașina aceea se găseau multe provizii. Spre surprinderea sa, fermierii se arătasera foarte amabili; înțelegeau că într-o astfel de situație era nevoie să se ajute unii pe alții, și se gîndeau că dacă cineva își lua asupra sa misiunea de a conduce grupul (femeia făcuse un gest circular cu mîna, cuprinzînd duzina de mașini care îi înconjură) nu vor mai fi astfel de aglomerări pînă la sosirea în Paris. Pe inginer îl supăra ideea de a se erija în organizator, și preferă să cheme pe bărbații din Taunus ca să discute cu ei și cu soții din Ariane. Puțin mai tîrziu consultară pe rînd pe toți cei care aparțineau grupului. Soldatul cel tînăr din Volkswagen a fost imediat de acord, iar soții din 203 au oferit puținele provizii care le rămăseseră (fata din Dauphine obținuse un pahar cu sirop de rodii cu apă pentru fetiță, care rîdea și se juca). Unul din bărbații din Taunus, care se dusesese să se consulte cu băieții din Simca, obținuse un asentiment batjocoritor; bărbatul palid din Caravelle ridicase din umeri și spusese că îi era indiferent, că puteau face ceea ce li se părea mai bine. Bătrînii din ID și doamna din Beaulieu se arătară vizibil mulțumiți, ca și cum s-ar fi simțit mai protejați. Conducătorii Floride-ului și DKW-ului nu făcură observații, iar americanul din De Soto îi privise întunecat și le spusese ceva despre voința lui Dumnezeu. Inginerului îi fusese ușor să propună ca unul dintre ocupanții Taunus-ului, în care avea o încredere instinctivă, să-și ia asupra sa coordonarea activităților. Deocamdată nimeni nu ducea lipsă de mîncare, dar era nevoie să se obțină apă; șeful, pe care băieții din Simca îl numiseră pe scurt «Taunus» ca să se distreze, ceruse inginerului, soldatului și unuia dintre băieți să exploreze zona înconjurătoare a șoselii și să ofere alimente în schimbul băuturilor. «Taunus», care era vădit că știa să comande, calculase că trebuiau acoperite nevoile pentru maximum o zi și jumătate, situîndu-se în poziția cea mai puțin optimistă. În 2 CV-ul călugărițelor și în Arianul țăranilor erau provizii suficiente pentru atîta timp și dacă cercetașii (cei care plecaseră în explorare) se întorceau cu apă, problema ar fi fost rezolvată. Dar numai soldatul se întoarse cu un bidon plin, în schimbul căruia proprietarul cerea mîncare pentru două persoane. Inginerul nu întîlnise pe nimeni care să poată oferi apă, dar călătoria îl ajută să-și dea seama că mai încolo

de grupul său se organizau alte celule cu probleme asemănătoare ; la un moment dat conducătorul unui Alfa Romeo refuzase să vorbească cu el despre acea chestiune, și îi spusese să se adreseze reprezentantului grupului său, care se afla în a cincea mașină mai în urmă, din același șir. Mai târziu văzuseră că s-a întors băiatul din Simca, cel care nu putuse să obțină apă, dar « Taunus » socoti că acum aveau destul pentru cei doi copii, pentru bătrîna din ID și restul femeilor. Inginerul îi povestea fetei din Dauphine turneul pe la periferie (era ora unul și soarele îi obliga să stea închiși în mașină) cînd aceasta îl întrerupse cu un gest și îi arătă spre Simca. În două sărituri inginerul ajunsese lîngă mașină și imobilizase cotul unuia dintre băieți, care se aplecase peste banchetă ca să bea cu înghițituri lacome din bidonul pe care îl adusese ascuns sub jachetă. Gestului mînios, inginerul îi răspunse mărind presiunea asupra brațului ; celălalt băiat coborî din mașină și se năpusti asupra inginerului, care făcu doi pași înapoi și îl așteptă parcă cu milă. Soldatul venea alergînd, și țipetele călugărițelor alarmară pe « Taunus » și pe tovarășul său ; « Taunus » ascultă cele întîmplate, se apropie de băiatul cu sticla și îi dădu o pereche de palme. Băiatul țipă și protestă, scîncind, în timp ce celălalt bombănea fără să îndrăznească să intervină. Inginerul îi luase sticla și i-o înmîinase lui « Taunus ». Începeau să sune claxoanele și fiecare se întoarse la mașina sa, dar degeaba, căci coloana înaintă numai cinci metri.

La ora siestei, sub un soare încă și mai neîndurător decît cel din ajun, una dintre călugărițe își scoase toca și tovarășa ei îi udă tîmplele cu apă de colonia. Femeile improvizau puțin cîte puțin acțiunile lor samaritene, mergînd de la o mașină la alta, ocupîndu-se de copii pentru ca bărbații să fie mai liberi ; nimeni nu se plîngea dar veselia era forțată ; mereu bazată pe aceleași jocuri de cuvinte, pe un scepticism de « bon ton ». Pentru inginer și fata din Dauphine, faptul că se simțeau transpirați și murdari era ofensa cea mai mare ; aproape că îi înduioșa completa indiferență a celor doi fermieri față de mirosul pe care-l răspîndeau de la subțiori cînd veneau să vorbească cu ei sau să repete vreo veste de ultim moment. Pe înserat inginerul privi din întîmplare prin retrovizor și întîlni ca întotdeauna fața palidă și trăsăturile contractate ale bărbatului din Caravelle, care la fel ca și grasul care conducea Floride-ul stătuse departe de toate acțiunile. I se păruse că trăsăturile i se mai ascuțiseră încă puțin și se întrebă dacă nu era cumva bolnav. Dar mai târziu, cînd ducîndu-se să vorbească cu soldatul și cu soția acestuia, avusese ocazia să-l privească mai de aproape, își spuse că bărbatul acela nu era bolnav ; era altceva, o despărțire, pentru a-i da un nume. Soldatul din Volkswagen le povesti mai târziu că soției sale îi era frică de acel bărbat tăcut care nu se depărta niciodată de volan și care dădea

impresia că dormea cu ochii deschiși. Se nășteau ipoteze, se creea un folclor pentru a lupta contra inacțiunii. Copiii din Taunus și din 203 se împrieteniseră, se certaseră, apoi se împăcaseră din nou; părinții lor se vizitau, iar fata din Dauphine se ducea din când în când să vadă cum se simțeau bătrîna din ID și doamna din Beaulieu. Când, pe înserat, suflară pe neașteptate cîteva rafale furtunoase și soarele se pierduse între norii care se înălțau spre apus, lumea se bucură gîndindu-se că se va răcori. Căzuseră picături care au coincis cu o înaintare extraordinară de aproape o sută de metri; în depărtare strălucise un fulger și căldura crescuse și mai mult. Era atîta electricitate în atmosferă, încît «Taunus», cu un instinct pe care inginerul îl admirase fără comentarii, lăsase grupul în pace pînă ce se înnoptă, ca și cum s-ar fi temut de efectele oboselii și ale căldurii. La ora opt femeile se ocupară cu împărțirea proviziilor; se decisese ca Ariane-ul fermierilor să fie depozitul general, și că 2 CV-ul călugărițelor să servească de depozit suplimentar. «Taunus» se dusesese să vorbească personal cu șefii celor patru sau cinci grupuri vecine; apoi, cu ajutorul soldatului și al bărbatului din 203, cără o cantitate de alimente altor grupuri, întorcîndu-se cu niște apă și puțin vin. Se hotărî ca băieții din Simca să cedeze saltelele pneumatice bătrînei din ID și doamnei din Beaulieu, fata din Dauphine le dădu două pleduri scoțiene și inginerul oferî mașina sa pe care o numea în batjocură «Wagon lits», celui care avea nevoie. Spre mirarea sa, fata din Dauphine acceptă oferta și în noaptea aceea împărți canapelele din 404 cu una dintre călugărițe; cealaltă se dusesese să doarmă în 203 cu fetița și mama acesteia, în timp ce soțul petrecea noaptea pe macadam, înfășurat într-o pătură. Inginerului nu-i era somn și juca zaruri cu «Taunus» și prietenul său; la un moment dat li se alătură fermierul din Ariane și discutară politică în timp ce beau cîteva înghițituri de rachiu pe care fermierul le dăduse în dimineața aceea lui «Taunus». Noaptea nu fusese rea; se răcorise și străluceau cîteva stele printre nori.

Spre dimineață îi prinsese somnul, acea nevoie de a te afla sub un acoperămint, care se simțea la ivirea zorilor. În timp ce «Taunus» dormea împreună cu băiatul pe canapeaua din spate, prietenul său și inginerul se odihniseră puțin pe cea din față. Între două vise, inginerul avusese impresia că auzea țipete în depărtare și văzu o strălucire neclară; șeful grupului venise să spună că la treizeci de mașini mai în față izbucnise un început de incendiu la un Estafette, provocat de cineva care venise să fiarbă pe ascuns cîteva legume. «Taunus» glumea asupra celor întîmplate în timp ce mergea din mașină în mașină ca să vadă cum petrecuseră cu toții noaptea, dar nimeni nu pronunța cele ce ar fi vrut să spună. În dimineața aceea coloana începu să se miște foarte timpuriu și fusese nevoie ca fiecare să alerge și să ajute ca să recupereze saltelele și păturile, dar

fiindcă peste tot se întâmpla la fel, aproape nimeni nu-și pierdea răbdarea și nu claxona. La amiază înaintaseră mai mult de cincizeci de metri și începuse să se zărească umbra unei păduri la dreapta șoselei. Invidiau soarta acelor care în acel moment puteau merge pînă la marginea șoselei ca să profite de răcoarea umbrei ; poate că era și un pîrîu sau o pompă cu apă potabilă. Fata din Dauphine închisese ochii și se gîndise la un duș care îi cădea pe gît și pe spate, alunecîndu-i pe picioare ; inginerul, care o privea pe furiș, văzuse două lacrimi care îi alunecau pe obraji.

«Taunus» care reușise să înainteze pînă aproape de ID, venise să roage femeile mai tinere să aibă grijă de bătrîna care nu se simțea bine. Șeful celui de al treilea grup din urmă, avea un medic între bărbații săi, și soldatul alergă în căutarea lui. Inginerul, care urmărise cu bunăvoință ironică eforturile tinerilor din Simca ca să li se ierte năzbîtia, își dăduse seama că sosise momentul să le vină în ajutor. Cu elementele unui cort de campanie băieții acoperiseră ferestrele lui 404, și Wagon-lits-ul se transformase în ambulanță pentru ca bătrîna să se odihnească într-o relativă obscuritate. Soțul acesteia se întinsese lîngă ea, ținînd-o de mînă și îi lăsară singuri cu medicul. Mai tîrziu călugărițele se ocupaseră de bătrîna, care se simțea mai bine ; iar inginerul își petrecu după-amiaza cum putu, vizitînd alte mașini și odihnindu-se în Taunus cînd soarele devenea prea chinuitor ; numai de trei ori trebuise să alerge pînă la mașină, unde cei doi bătrînei păreau că dorm, ca să înainteze cu coloana pînă la halta următoare. Îi apucase noaptea fără să fi ajuns în dreptul pădurii.

Pe la ora două noaptea temperatura scăzuse, și cei care aveau pleduri se bucurau că se pot înfășura cu ele. Fiindcă șirul de mașini nu urma să se miște pînă în zori (era ceva care se simțea în aer, care venea dinspre orizontul de automobile nemișcate în noapte) inginerul și «Taunus» se așezaseră să fumeze și să stea de vorbă cu fermierul din Ariane și cu soldatul. Calculele lui «Taunus» nu mai corespundeau acum cu realitatea, i-o spuseră deschis ; dimineața trebuiau să facă ceva pentru a mai procura provizii și băutură. Soldatul se dusesse să caute pe șefii grupurilor vecine, care nici ei nu dormeau, și se discuta problema pe șoptite ca să nu fie trezite femeile. Șefii vorbiseră cu responsabili grupurilor mai depărtate, pe o rază de optzeci sau o sută de automobile, și erau siguri că situația era asemănătoare în toate părțile. Fermierul cunoștea bine regiunea și propusese ca doi sau trei bărbați din fiecare grup să plece în zori să cumpere provizii pe la gospodăriile vecine, în timp ce «Taunus» se ocupa să numească conducători pentru mașinile fără stăpîn în timpul expediției. Ideea era bună, și nu a fost greu să se strîngă bani de la cei prezenți ; s-a decis ca fermierul, soldatul și prietenul lui «Taunus» să plece împreună și să ia cu ei toate traistele, plasele și bidoanele disponibile. Șefii celorlalte grupuri

s-au întors la unitățile lor pentru a organiza expediții asemănătoare, iar în zori s-a explicat situația femeilor și se făcu tot ceea ce era necesar pentru ca șirul de mașini să poată continua înaintarea. Fata din Dauphine i-a spus inginerului că bătrîna se simțea mai bine și insistă să se întoarcă în ID-ul ei ; la opt sosi medicul, care nu văzu nici un inconvenient pentru ca soții să se întoarcă în mașina lor. În orice caz, «Taunus» a decis ca 404 să rămînă în mod permanent transformat în ambulanță ; băieții, ca să se distreze, au fabricat un steguleț cu o cruce roșie și au fixat-o la antena radioului. Sosise momentul în care toți preferau să iasă cît mai puțin posibil din mașinile lor ; temperatura continua să scadă ; pe la amiază începură aversele și în depărtare se vedeau fulgere. Soția fermierului s-a grăbit să strîngă apă cu o pîlnie într-un bidon de plastic, spre marea bucurie a băieților din Simca. Privind la toate astea, înclinat asupra volanului pe care avea o carte deschisă, care nu-l interesa prea mult, inginerul se întreba de ce expediționarii întîrziu atît de mult să se întoarcă ; mai tîrziu, «Taunus» îl chemă în mod discret în mașina sa și cînd se aflară înăuntru îi spuse că eșuaseră. Prietenul lui «Taunus» dăduse amănunte : gospodăriile păreau pustii sau lumea refuza să le vîndă ceva, invocînd restricțiile asupra vînzărilor la particulari, bănuind că puteau fi inspecitori care profitau de împrejurări pentru a-i pune la încercare. Cu toate acestea putuseră să aducă puțină apă și ceva provizii ; poate furate de soldatul care surîdea fără să între în amănunte. Fără îndoială că acum nu mai putea trece mult timp pînă la normalizarea circulației, dar alimentele de care se dispunea nu erau cele mai potrivite pentru cei doi copii și bătrîna. Medicul, care veni pe la patru și jumătate ca să vadă bolnava, făcu un gest de exasperare și oboseală și spuse lui «Taunus» că în grupul său și în toate grupurile vecine se întîmpla același lucru. La radio se vorbise de o operație de urgență pentru a libera șoseaua, dar în afară de elicopter care apăruse pentru puțin timp cînd se înserase, nu se mai văzuseră alte pregătiri. În orice caz, era din ce în ce mai puțin cald, și lumea părea că așteaptă sosirea nopții ca să se acopere cu păturile și să se cufunde din nou în somn citeva ore de așteptare. Din mașina sa, inginerul asculta convorbirea fetei din Dauphine cu comis-voiajorul din DKW, care îi spunea povești și o făcea să rîdă fără poftă. Îl surprinse cînd văzu pe doamna din Beau-lieu care aproape niciodată nu-și părăsea mașina, și coborî să afle dacă nu avea nevoie de ceva, dar doamna dorea numai să cunoască ultimele vești și se așezase la vorbă cu călugărițele. O plictiseală fără nume îi apăsă pe înserat ; se aștepta mai mult de la somn decît de la veștile mereu contradictorii sau desmințite. Prietenul lui «Taunus» venise să caute discret pe inginer, pe soldat și pe bărbatul din 203. «Taunus» îi anunță că el care conducea Floride-ul tocmai dezertase ; unul dintre băieții

din Simca văzuse mașina goală și după puțin timp începuse să-i caute stăpînul ca să-și omoare plictiseala.

Nimeni nu-l cunoștea prea mult pe omul cel gras din Floride, care protestase în prima zi, cu toate că mai tîrziu sfîrșise prin a sta tot atît de tăcut ca și conducătorul Caravellei. Cînd la cinci dimineața nu mai încăpea nici cea mai mică îndoială că «Floride», cum se amuzau să-l numească băieții din Simca, dezertase luînd cu el o valiză de mînă și abandonase o altă plină de cămăși și alta cu rufe, «Taunus» decisese că unul dintre băieți să ia asupra sa mașina părăsită pentru a nu imobiliza coloana. Pe toți îi dezgustase în mod vag acea dezertare în întuneric și se întrebau pînă unde ar fi putut ajunge «Floride» în fuga sa peste cîmpuri. De altfel părea să fie noaptea marilor hotărîri: întins pe canapeaua sa din 404, inginerului i se păruse că auzise un geamăt, dar se gîndea că soldatul și soția sa erau răspunzători de ceva care, după toate cele întîmplate, părea posibil în plină noapte și în împrejurările acelea. Apoi se gîndi mai bine și ridică pînza care acoperea fereastra din spate; la lumina cîtorva stele văzu la un metru jumătate eternul parbriz al Caravellei-ului și în spațele lui, lipită parcă de geam și puțin aplecată, fața convulsionată a bărbatului. Fără să facă zgomot, ieși prin partea stîngă, ca să nu trezească maicile, și se apropie de Caravelle. Apoi căută pe «Taunus», iar soldatul alergă să anunțe medicul. Cu siguranță că omul se sinucisese luînd vreo otravă; erau suficiente cîteva rînduri scrise cu creionul în agendă și o scrisoare adresată unei oarecare Yvette, cineva care-l părăsise la Vierzon. Din fericire, obiceiul de a dormi în mașini era bine stabilit (noaptea erau acum atît de reci că nimănui nu i-ar fi dat prin cap să stea afară) și pe puțini îi interesa că alții umblau printre mașini și se strecurau pînă la marginile șoselei ca să se ușureze. «Taunus» reuni un consiliul de război, și medicul a fost de acord cu propunerea sa. Să lase cadavrul pe marginea autostrăzii, însemna să supună pe cei care veneau din urmă unei surprize cel puțin penibilă; să-l transporte mai departe în plin cîmp ar fi putut provoca repulsia violentă a localnicilor, care noaptea anterioară amenințaseră și loviseră pe un băiat din alt grup care căuta de mîncare. Fermierul din Ariane și comis-voiajorul din DKW aveau tot ce era necesar pentru a închide ermetic portbagajul Caravellei-ului. Cînd și-au început lucrul se apropie fata din Dauphine, care se agăță tremurînd de brațul inginerului. El îi explică pe șoptite cele întîmplate și o conduse înapoi la mașina ei, ceva mai liniștită. «Taunus» și ajutoarele sale puseră corpul în portebagaj și comisvoiajorul lucră cu hîrtie adesivă și tuburi de clei lichid la lumina lanternei soldatului. Pentru că femeia din 203 știa să conducă, «Taunus» decisese ca soțul acesteia să-și ia asupra sa Caravelle-ul care se afla la dreapta lui 203;

astfel, dimineața, fetița din 203 descoperise că tatăl ei avea altă mașină, și se jucă ore de-a rîndul să treacă dintr-una în alta și să-și instaleze o parte din jucării în Caravelle.

Pentru prima dată frigul se făcuse simțit în plină zi, și nimeni nu se gîndea să-și scoată jacheta, fata din Dauphine și călugărițele făcuseră inventarul hainelor aflate la dispoziția grupului. Erau cîteva pulovere care apăreau din întîmplare în mașini sau în vreo valiză, păături, vreun pardesiu sau o haină subțire. Se făcu o listă a priorităților, se împărțiră hainele. Lipsea din nou apa, iar «Taunus» trimise pe trei dintre oamenii săi, între care și pe inginer, ca să încerce să stabilească un contact cu localnicii. Fără să se poată ști de ce, rezistența exterioară era totală; era suficient să se depășească marginile autostrăzii pentru ca din orice parte să plouă cu pietre. În plină noapte cineva aruncase o coasă care lovise acoperișul DKW-ului și căzuse lîngă Dauphine. Comisvoiajorul se făcuse foarte palid și nu se mișcase din mașina lui, dar americanul din De Soto (care nu făcea parte din grupul «Taunus»-ului, dar pe care toți îl apreciau pentru buna lui dispoziție și pentru hohotele de rîs) veni în goană și după ce învîrți coasa o aruncă pe cîmp cu toate puterile, blestemînd în gura mare. Fără îndoială, «Taunus» nu credea că era potrivit să se intensifice ostilitatea; poate era totuși posibil să se organizeze o expediție în căutarea apei.

Acum nimeni nu mai făcea socoteala cît se înaintase în ziua sau în zilele acelea; fata din Dauphine credea că între optzeci și două sute de metri, inginerul era mai puțin optimist, dar se distra prelungind și complicînd calculele cu vecina sa, uneori interesat să o scoată din tovărășia comisvoiajorului din DKW, care îi făcea curte în felul său profesional. În acea după-amiază băiatul căruia i se dăduse în grijă Floride-ul se dusesse în goană să anunțe pe «Taunus» că un Ford Mercury oferea apă la un preț convenabil. «Taunus» refuză, dar pe înserate una din călugărițe îi ceruse inginerului o înghițitură de apă pentru bătrîna din ID care suferea fără să se plîngă, mereu ținută de mînă de soțul ei și îngrijită pe rînd de călugărițele și de fata din Dauphine. Rămăsese o jumătate de litru de apă, și femeile o păstrau pentru bătrîna și doamna din Beaulieu. În aceeași noapte, «Taunus» plăti din buzunarul său doi litri de apă; «Ford-ul Mercury» promisese să facă rost de mai mult pentru ziua următoare la preț dublu.

Era greu să se întrunească pentru a discuta, fiindcă era atît de frig că nimeni nu-și mai părăsea mașina decît pentru un motiv imperios. Bateriile începeau să se descarce și nu se putea da tot timpul drumul la încălzire; «Taunus» decisese ca cele două mașini mai bine echipate să fie păstrate la caz de nevoie pentru bolnavi. Înveliți în pleduri (băieții din Simca smulseseră tapițeria mașinii pentru ca să-și fabrice veste și șepci,

și alții începeau să-i imite), fiecare încerca să deschidă cât mai puțin posibil portiera ca să păstreze căldura. Într-una din nopțile înghețate, inginerul auzise pe fata din Dauphine plângînd înăbușit. Fără să facă zgomot, deschisese portiera pentru a pipăi prin întuneric pînă atinse un obraz umezit. Aproape fără rezistență fata se lăsă atrasă în 404, inginerul o ajutase să se întindă pe canapea, o învelise cu unicul pled și îi pusese pe deasupra pardesiul. Întunericul era încă și mai compact în mașina transformată în ambulanță, cu ferestrele acoperite de pînzele de cort. La un moment dat, inginerul coborîse cele două apărătoare contra soarelui și își atîrnase de ele cămașa și un pulover ca să izoleze complet mașina. Spre dimineață ea îi spusese la ureche că înainte de a începe să plîngă crezuse că vede în depărtare, spre dreapta, luminile unui oraș.

Poate era vreun oraș, dar cețurile dimineții nu lăsau să se vadă nici la douăzeci de metri. Curios că în ziua aceea coloana înaintase destul de mult, poate două sute sau trei de metri. Coincisesse cu noi comunicate radiofonice (pe care aproape nimeni nu le asculta, în afară de « Taunus », care se simțea obligat să fie la curent); crainicii vorbeau cu emfază de măsuri excepționale care vor libera autostrada și se descria munca istovitoare a echipelor de constructori de drumuri și a forțelor polițienești. Deodată, una dintre maici începuse să delireze. În timp ce tovarășa ei o privea îngrozită și fata din Dauphine îi umezea tîmplele cu un rest de parfum, călugărița vorbea de Armagedon, de cartea de acatiste, de lanțul de chinovar. Medicul a venit mult după aceea deschizîndu-și drum prin zăpada care cădea de la amiază și acoperise puțin cîte puțin mașinile. Deplînsese lipsa unei injecții calmante și sfătui ca maica să fie transportată într-o mașină bine încălzită. «Taunus» o instalează în mașina sa, și băiețelul trecu în Caravelle unde se afla și micuța lui prietenă din 203 ; se jucau cu mașinuțele lor și se distrau bine, fiindcă erau singurii care nu sufereau de foame. Toată ziua aceea și următoarele a nins aproape continuu, și cînd coloana înainta cîțiva metri trebuiau să fie înlăturate cu mijloace improvizate grămezile de zăpadă strînse între mașini.

Nimănui nu-i dădea prin cap să se mire de felul în care se obțineau proviziile de apă. Singurul lucru pe care îl putea face «Taunus» era să administreze fondurile comune și să încerce să scoată cel mai mare beneficiu din unele schimburi. «Fordul Mercury» și un «Porsche» veneau în fiecare noapte să facă trafic cu alimente ; «Taunus» și inginerul se însărcinau să le distribuie ținînd seama de starea fizică a fiecăruia. Era greu de înțeles cum supraviețuia bătrîna din ID, cufundată într-o toropeală pe care femeile se fereau s-o risipească. Doamna din Beaulieu care cu cîteva zile mai înainte suferise de grețuri și amețeli, își revenise din cauza frigului și era una din cele care ajutau cel mai mult pe călugărița care își îngrijea

tovarăşa, mereu debilă şi cu mintea puţin rătăcită. Soţia soldatului şi cea din 203 aveau grijă de cei doi copii ; comisvoiajorul din DKW, poate pentru a se consola că fata din Dauphine preferase pe inginer, petrecea ore întregi istorisindu-le poveşti copiilor. În timpul nopţii grupurile intrau în altă viaţă secretă şi personală ; portierele se deschideau încet pentru a lăsa să intre sau să iasă câte o siluetă rigidă ; nimeni nu privea spre ceilalţi, ochii erau tot atît de orbi ca şi întunericul. Sub păături murdare, cu mâini cu unghii crescute, mirosind a închis şi a rufe neschimbate, puţină fericire se înfiripa ici şi colo. Fata din Dauphine nu greşise ; în depărtare strălucea un oraş şi se apropiau puţin câte puţin. După-amiază băiatul din Simca se căţăraseră pe acoperişul maşinii, stînd de pază nemişcat, înfăşurat în bucăţi de tapiţerie şi cîlţi verzi. Obosit de a explora inutil orizontul, privea pentru a mia oară maşinile care îl înconjurau ; cu oarecare invidie descoperea pe «Dauphine» în maşina lui 404, o mîna mîngîind gîtul, sfîrşitul unui sărut. Din simplă glumă, acum cînd recucerise prietenia lui 404, le striga că în curînd coloana se va pune în mişcare ; atunci «Dauphine» trebuia să-l părăsească pe «404» şi să intre în maşina ei, dar puţin după aceea se întorcea în căutarea căldurii şi băiatului din Simca i-ar fi plăcut atît de mult să poată aduce în maşină vreo fată din alt grup, dar nici nu se putea gîndi pe un astfel de frig şi pe aşa o foamete, mai cu seamă că grupul din faţă era pe picior de război cu cel al lui «Taunus» pentru o poveste cu un tub de lapte condensat, şi în afara tranzacţiilor oficiale cu «Ford Mercury» şi cu «Porsche» nu era posibilă nici o legătură cu celelalte grupuri. Atunci băiatul din Simca suspina nemulţumit şi se întorcea să stea de pază pînă ce zăpada şi frigul îl obligau să intre tremurînd în maşina lui.

Dar frigul începuse să cedeze, şi după o perioadă de ploi şi vînturi care enervaseră spiritele şi măriseră greutăţile aprovizionării, urmară zile răcoroase şi însorite în care era posibil să iasă din maşină, să-şi facă vizite, să reînnoiască relaţiile cu grupurile vecine. Şefii discutaseră situaţia, şi în cele din urmă reuşiseră să încheie pacea cu grupul din faţă. Despre brusca despărţire a lui «Ford Mercury» se vorbise mult timp fără ca nimeni să ştie ceea ce putuse să se întîmple, dar «Porche» continuase să vină ca să controleze bursa neagră. Niciodată nu au lipsit de tot apa sau conservele, cu toate că fondurile grupurilor scădeau şi «Taunus» şi inginerul se întrebau ce se va întîmpla în ziua în care nu vor mai avea bani pentru Porsche. Se vorbise despre o lovitură, pentru a-l face prizonier ca să dezvăluie sursa proviziilor, dar zilele acelea coloana înaintase o bucată bună şi şefii preferaseră să continue sperînd să evite riscul de a pierde totul din cauza unei decizii violente. Inginerului, care sfîrşise prin a ceda unei indifferenţe aproape plăcute, tresărise pentru un

moment la vestea timidă a fetei din Dauphine, dar mai tîrziu înțelesese că nu se putea face nimic pentru a evita și ideea de a avea un fiu de la ea sfîrși prin a i se părea tot atît de naturală ca și distribuirea nocturnă a proviziilor sau drumurile tainice spre marginea șoselei. Nici moartea bătrînei din ID nu putea să surprindă pe nimeni. A trebuit să se lucreze din nou în plină noapte, întovărășind și consolidu-l pe soțul care nu se resemna să înțeleagă. Între cei din grupurile de avangardă izbucni o ceartă, și «Taunus» trebui să facă pe arbitru ca să rezolve în mod precar neînțelegerea. Totul se întîmpla pe nepusă masă, fără orarii prevăzute ; un lucru de cea mai mare importanță se întîmplă tocmai cînd nimeni nu se aștepta, și celui mai puțin răspunzător îi fu dat să-și dea seama cel dintîi. Cățărat pe acoperișul lui Simca, sentinela cea veselă avu impresia că orizontul se schimbase (era pe înserat, un soare gălbui lăsa să se filtreze lumina piezișe și sărăcăcioasă), că ceva de neconceput se întîmpla la vreo cinci sute de metri, la trei sute, la două sute cincizeci. Strigă spre «404», și «404» îi spuse ceva lui «Dauphine», care se mută repede în mașina ei, cînd deodată «Taunus», soldatul și fermierul veniră alergînd și de pe acoperișul lui Simca băiatul arăta înainte și repetă fără sfîrșit vestea, ca și cum ar fi vrut să se convingă că ceea ce vedea era adevărat ; auziră atunci zguduirea, ceva ca o greoaie dar nestăvilită mișcare migratoare care se trezea dintr-o somnolență nesfîrșită și își încerca puterile. «Taunus» le ordonă țîpînd să se întoarcă la mașinile lor ; Beaulieu, ID, Fiatul 600 și De Soto se urniră prin același impuls. Acum 2 CV-ul, Taunus, Simca și Ariane începeau să se miște, iar băiatul din Simca, orgolios pentru ceva pe care îl socotea triumful său, se întorcea spre 404 și agita brațul în timp ce 404, Dauphine, 2 CV-ul călugărițelor și DKW-ul se puneau la rîndul lor în mișcare. Dar totul era să se afle cît va dura asta ; 404 își puse această întrebare din rutină în timp ce se menținea în rînd cu Dauphine și îi surîdea ca să-i dea curaj. În spate, Volkswagen, Caravelle, 203 și Floride porniră la rîndul lor încetișor în viteza întîi, apoi în a doua, nesfîrșit în a doua, dar acum fără să debreize ca de atîtea ori, cu piciorul neclintit pe accelerator, sperînd să poată trece în a treia. Întinzînd brațul stîng, 404 căuta mîna lui «Dauphine», de abia îi atinse vîrfurile degetelor, văzu pe fața ei un surîs de speranță neîncrezătoare și se gîndi că vor sosi la Paris și că vor face baie, că vor merge împreună oriunde, acasă la el sau la ea pentru a face baie, a mîncă, a se îmbăia fără sfîrșit și a mîncă și a bea, și că vor avea mobile, vor avea un dormitor cu mobile și o cameră de baie cu spumă de săpun adevărat pentru ras, și closete, mîncare și closete și cearceafuri. Parisul era un closet și două cearceafuri, și apă caldă pe piept și pe picioare, și o foarfecă de unghii, și un vin alb, vor bea vin alb înainte de a se săruta și vor simți că miros a lavandă și

a colonie, înainte de a se cunoaște într-adevăr în plină lumină, între cearceafuri curate și se vor îmbăia din nou în joacă, să se iubească și să se îmbăieze și să meargă la frizerie, să intre în baie, să mîngîie cearceafurile și să se mîngîie între cearceafuri și să se iubească între spumă și lavandă și perii înainte de a începe să gîndească la cele ce vor face, la copil și la probleme și la viitor și toate astea numai dacă nu se vor opri, dacă coloana va continua cu toate că încă nu se putuse trece în viteză a treia, să continue așa în a doua, dar să continue; cu barele de protecție atingînd ușor Simca, 404 se împinse înapoi pe banchetă, simți că se mărește viteza, simți că putea să accelereze fără pericol de a da peste Simca, și că Simca accelera fără pericol de a ciocni pe Beaulieu, și că în spate venea Caravelle și că toți accelerau din ce în ce mai mult, și că acum se putea trece în viteză a treia, fără ca motorul să sufere, și că schimbătorul intră necrezut de bine într-a treia și mersul se făcu lin și se accelerează încă și mai mult, și 404 privi înduioșat și încîntat spre stînga căutînd ochii lui Dauphine. Era natural că de atîta accelerație, șirurile să nu se mai mențină acum paralele, Dauphine o luase înainte cu aproape un metru și 404 îi vedea ceafa și numai puțin profilul, tocmai cînd ea se întorcea pentru a-l privi și făcea un gest de surpriză văzînd că 404 rămîne în urmă din ce în ce mai mult. Liniștind-o cu un surîs, 404 accelerează brusc, dar aproape imediat trebui să frîneze, fiindcă era pe punctul de a da peste Simca; îi atinse scurt claxonul, iar băiatul din Simca îl privi prin retrovizor și îi făcu un gest de neputință, arătîndu-i cu mîna stîngă pe Beaulieu care era lipit de mașina sa. Dauphine-ul se afla cu trei metri mai în față, în dreptul lui Simca, și fetița din 203, la nivelul lui 404, agita brațele și arăta păpușa; în locul 2 CV-ului călugărițelor sau al Volkswagen-ului soldatului văzu un Chevrolet necunoscut, și aproape imediat după aceea Chevrolet-ul o luă înainte urmat de un Lancia și de un Renault 8. La stînga mergea în rînd un ID care începea să i-o ia înainte metru cu metru, dar înainte de a fi înlocuit cu un 403, 404 putu să mai zărească încă partea din față a lui 203 care îl acoperea pe Dauphine. Grupul se disloca, începea să nu mai existe, Taunus trebuia să fie la mai mult de douăzeci de metri mai înainte, urmat de Dauphine; în același timp șirul al treilea din stînga rămînea în urmă fiindcă în locul DKW-ului comisvoiajorului, 404 putea să vadă partea din spate a unui furgon vechi și negru, poate un Citroën sau un Peugeot. Automobilele alergau în a treia, întrecîndu-se sau pierzînd terenul după ritmul șirului lor, și pe marginile autostrăzii se vedeau alergînd arborii, cîteva case între pîlcuri de ceață și înnoptare. Apoi apărură luminile roșii pe care le aprindeau cu toții urmînd exemplul celor care mergeau în față, în noaptea care se lăsa brusc. Din cînd în cînd se auzeau claxoane, acele

kilometrajelor se ridicau din ce în ce mai sus, unele şiruri alergau cu şaptezeci de kilometri, altele cu şaptezeci şi cinci, altele cu şaizeci. 404 încă mai sperase că avansul şi rămânerea în urmă a şirurilor de maşini îi vor permite să ajungă din nou Dauphine-ul ; dar fiecare minut îl convingea că era inutil, că grupul se împrăştiase irevocabil, că acum nu se vor mai repeta întâlnirile de rutină, minimele rituale, consiliile de război în maşina lui «Taunus», mîngîierile lui Dauphine în liniştea dimineţii, risetele copiilor care se jucau cu maşinuţele lor, imaginea călugăriţei care îşi înşira mătăniile. Cînd se aprinseră luminile frînelor lui Simca, 404 a încetinit mersul cu un sentiment absurd de speranţă, şi de abia trase frîna de mînă că maşina s-a mişcat şi a mers în faţă. În afară de Simca şi de Beaulieu (mai în spate poate era Caravelle, dar puţin îl interesa) nu recunosc nici o maşină ; prin geamuri diferite îl priveau cu mirare şi poate cu revoltă alte figuri pe care nu le văzuse niciodată. Se auzeau claxoanele, şi 404 trebui să fie atent la maşină ; băiatul din Simca îi făcu un gest prietenesc, ca şi cum ar fi înţeles şi îi arătă încurajator în direcţia Parisului. Coloana se punea din nou în mers, încet cîteva minute şi apoi ca şi cînd autostrada ar fi fost definitiv liberă. La stînga lui 404 alerga un Taunus şi pentru o secundă lui 404 i se păru că se refăcea grupul, că totul intra în ordine, că se putea înainta continuu fără a se distruge nimic. Dar era un Taunus verde şi la volan se afla o femeie cu ochelari fumurii care privea fix înainte. Nu se putea face altceva decît să te abandonezi mersului, să te adaptezi mecanic la viteza maşinilor care te înconjurau, să nu gîndeşti. În Volkswagenul soldatului rămăsese jacheta sa de piele— «Taunus» avea romanul pe care îl citise în primele zile. O sticlă cu lavandă aproape goală în 2 CV-ul călugăriţelor. Şi el avea acolo, atingîndu-l uneori cu mîna dreaptă, ursuleţul de pluş, pe care Dauphine i-l dăruise ca mascotă. În mod absurd stăruia în ideea că la nouă şi jumătate trebuia să se distribue alimentele, să fie vizitaţi bolnavii, să examineze situaţia cu Taunus şi cu fermierul din Ariane ; apoi trebuia să urmeze noaptea, cînd Dauphine va urca discret în maşina lui, stelele sau norii, viaţa. Da, trebuia să fie astfel, nu era posibil ca totul să se fi terminat pentru totdeauna. Poate că soldatul va obţine o raţie de apă, care lipsise în ultimele ore ; în tot cazul se putea conta pe Porsche, numai dacă i se plătea preţul cerut. Şi de antena radioului flutura nebuneşte fanionul cu cruce roşie, şi se alerga cu optzeci de kilometri pe oră spre luminile care creşteau puţin cîte puţin, fără ca acum să se ştie bine pentru ce atîta grabă, pentru ce cursa aceea în noapte între automobile necunoscute unde nimeni nu ştia nimic despre ceilalţi, unde toată lumea privea fix înainte, numai înainte.

În româneşte de M. PETRULIAN IOANOVICI

Flori

— Cam 160 de kilometri pe oră, zise Schapiro, drept răspuns la întrebarea ce i-o pusese însoțitoarea lui : «Ce viteză are *Lincoln-Zephyr-ul?*»

Nu se gîndise niciodată la automobilul lui ca la un *Lincoln-Zephyr*, nici cînd îl conducea, nici cînd macaraua uriașă îl « extrăsese » din « pîn-tecul » avionului *Liberty* ; niciodată pînă acum, cînd venise vorba despre cai : « Era obsedat numai de cai » — reflectă ea mirată și în același timp necăjită, privindu-l ispititor printre genele lungi.

— Ai cai ?

— Am numai unul și aleargă mai repede decît toți caii lui Matticchi Lenti laolaltă. Se numește *Lincoln Zephyr*.

Rostise cuvintele cu o mîndrie care răsunase ca un ecou strident în sinea lui, și poate ele îl îndemnaseră să facă această plimbare de la Leccio pînă la Bocca di Grassa. O gravă eroare.

Faptul că se numea Unesco adăogase o notă picantă farmecului ei, aidoma cu ale altora care se aflau la *Paradiso*. Schapiro se afla în față, lîngă pian, la stînga. Chelnerul înțepenise în spatele lui, în umbră, cu șerve-tul alb pe umăr și îl privea cu ochi strălucitori.

Doamna Unesco stătea în picioare, în adîncitura pianului, îmbrăcată în negru din cap pînă-n picioare ; fusta strîmtă, desfăcută într-o parte, desvăluia o pulpă plină și bine dăltuită și un trandafir prins pe jartiera neagră. Machiajul alb atrăgea lumina reflectoarelor. Nemișcată, cînta :

*Ho da fare — non so più da quando
Sempre il solito tratto di strada*

*Finché un giorno, in quel punto, io non cada
E mi fermi per sempre, crepando*¹

Scotea pale de fum din țigara fixată într-un țigaret lung, alb, gravat, care sclipea în roșul aprins al buzelor. Nepăsătoare, fatalistă; dacă rămânea complet imobilă în loc să se fiție, bălăbăindu-și coapsele ca altele, de teapa ei, asta părea să arate că reușise să-și realizeze țelul.

Încetini mersul mașinii, pe urmă accelerează ca să ia virajul chiar pe margine, după o curbă perfectă. Nu se mulțumea numai să răsucescă un volan: mâinile lui calculau atingerea cauciucurilor pe șosea, corpul reținea forța de inerție, centrifugă, ce căuta să-l încline în direcția contrarie. Și deoarece din cauza curentului îi vijăia capul, cîntă:

*E non vale ch'io muti cammino
Per scacciare pensieri molesti
Le già scritto é così dal destino
Che in quel punto, crepando, m'arresti*²

O gropiță se adînci în obrazul femeii cînd îi surse. Dar asta a fost tot. Degeaba se numea Unesco, nu schimba nimic. Părea înadevăr vulgară în automobil. Vîntul îi zburlea coafura, desvăluind groaznic rădăcina căruntă a părului.

Asemenea femei au o mulțime de lucruri interesante de istorisit, se gîndise, cînd coborîse de pe estradă și venise să se așeze la masa lui. Chelnerul își îndepărtă șervetul de pe umăr și se foi în jurul lor cu o amabilitate profesională.

— Ai fost încîntătoare astă-seară!

— Mulțumesc, scumpule!

— Știi cine a scris cîntecul? Tocmai pe care-l prefer.

— Nu știu niciodată cine-mi scrie cîntecele. Am cîntat la Pekin, pe urmă la Hong-Kong. Și în englezește. Dar îmi place mai mult în italiană.

— În cabarete?

— Da, cam în astea.

* Elisabeth Mann-Borgese este una din cele două fiice ale celebrului scriitor german Thomas Mann. A făcut studii serioase de muzică și matematici, căsătorindu-se de timpuriu cu scriitorul G.A. Borgese, îndeplinind și funcția de cercetătoare științifică la Universitatea din Chicago. N-a început să publice decît după 1952, cînd a murit soțul său. În acest an apare prima ei lucrare — volumul de nuvele «Aviz amatorilor» (*To whom it may concern*), din care face parte și schița «Flori» — al cărei «personaj» principal este automobilul. Scriitoarea este preocupată de problematica vieții contemporane, plasîndu-și subiectele nuvelor și schițelor sale într-un viitor abstract, la «limita realului cu posibilul» tocmai pentru a-și îngădui o atitudine satirică față de unele aspecte ale vieții moderne. Autoarea evită să tragă concluzii, dar se vedește un spirit umanist, preocupat de implicațiile civilizației excesiv tehnice în viața omului din lumea occidentală.

¹ Merg treaba — nu mai știu de cînd/Mereu aceeași treabă: fac trotuarul/ Dar într-o bună zi am să cad în locul acela/Pentru totdeauna am să-nțepesc, și-am să mor (în italiană în original)

² Și nu merită să-apuc pe-alt drum/Ca să-mi-alung gîndurile negre./ De vreme ce e scris acolo sus, în ceruri/Să-nțepesc în locul acela și să mor. (în italiană în original)

— La naiba, cum ai aterizat aici?

— Ei, Matticchi Lenti m-a dus pretutindeni. America de sud, Argentina, Japonia, China. Dar cînd a izbucnit războiul m-a părăsit. A trebuit să-mi cîştig existența. Pentru lovele. *Grana*. Și am făcut tot lungul drumului auto-stop ca să mă întorc în Europa.

Ho da fare so piu da quando...

— Uite, și ăștia fac auto-stop, zise arătînd prin geamul mașinii. Germani. Cu rucsacuri. Știi, în țara asta nu-i iau niciodată în automobil. Aici legile sînt destul de aspre. Dacă se întîmplă ceva, poți să ai mari neplăceri. Privește-i cum agită bastoanele cu un aer amenințător. Cred că nu-i iubesc de loc pe americani.

Răsuci încet retrovizorul ca să-i vadă în urmă pe o porțiune mai întinsă de șosea pe germani — și mai puțin pe însoțitoarea lui.

— *On a soif, chérie!* — exclamă el, oprind, înaintea unei stații de benzină. *Al pieno, prega*. Și vezi dacă mai am destul ulei și apă. Și parbrizul, dacă ești drăguț, băiețș.

De cîte ori, ea spunea: « *On a soif, chéri* », chelnerul le umplea paharele cu șampanie. *Grana*. Chelnerul și Unesco probabil erau înțeleși.

— De ce n-ai rămas la Pekin? o întrebase privind deasupra paharului.

— Au venit comuniștii, nu le place de loc o treabă ca a mea. Ne-a obligat să închidem barul. Dar la Hong-Kong e strașnic. Mi-ar place să mă întorc într-o zi. Vrei să mă duci acolo?

— Hai să dansăm.

Se împingeau prin mulțimea care îi împingea. Lumini și sunete estompate, miros de sare și fum, de sudoare și parfumuri. Fericirea conjugală zbenguindu-se. Aici grăsimea devenea ușoară, de un alb impecabil lîngă gleznele subțiri și pantofii ascuțiți — și se mișca repede, vioaie cu grația specifică bărbaților mătăhăloși. Penumbra și larma distilau iubirea pentru ei — *sul serio* — și alunecau alene, obraz lîngă obraz. Dans de vampiri, în multiple ediții; sub multiple forme. Cei mai mulți purtînd ochelari alungiți capricios, înconjurați de rame sinuoase, în culori scînteietoare. Guri malefice și cu sclipiri roșiatice dau ordine unor bărbați năuciți, cu obraji pleoștiți. Un adolescent supraexcitat, în costum de oraș, împinge cu lovituri de picior pe bătrîna sa parteneră în spațiile libere și se rotește dansînd, poate pentru prima oară. Un negru costeliv, înnobilit într-un asemenea loc prin ciudățenia lui, își strînge blonda planturoasă, în timp ce intelectualii se mulțumesc să meargă și să vorbească, cînd ținîndu-se de mîini, cînd gesticulînd pentru a-și sincroniza acțiunea cu vorbele, cînd sărînd ritmic pe genunchi, un surîs cinic înflorindu-le pe chip. Aidoma, el și Unesco. Unesco privind deasupra umărului dansatorului ei.

Dar aici? N-arunca nici măcar o privire asupra drumului care fugea pe lângă ea rostogolindu-se. De ce ar fi putut-o interesa oile și berbecii behăind și miei zburdînd, și păstorul în zdrențe care obliga mașina să-și încetinească mersul pînă cînd un cîine hirsut făcea turma să sară șanțul și să se adune pe o țarină învecinată? Cît despre Alfa Romeo care i-a avertizat urlînd din urmă, depășindu-i cu 110 kilometri pe oră și a dispărut la fel de repede cum a venit — i-a auzit oare claxonul, după un crescendo rapid, cînd devenise mai acut, în timp ce-și pierdea din intensitate?

— Zănatec, șoferul ăla, mormăi.

— Merge strașnic, îl aprobă ea.

Nu era nervoasă. Complet pasivă. Știa oare că el îi ține soarta în mîinile lui, încolăcit în jurul volanului, înțepenit între picior și frînă? Se știa capabil să conducă și beat. De altminteri se credea capabil să conducă chiar orb, chiar mort. O sută șazeci, o sută treizeci, o sută pe oră cînd în depărtare, foarte departe, șuvoiul circulației se oprea, « umflîndu-se » deodată, și nu se putea ști în ce direcție o să se scurgă. Optzeci, șazeci, patruzeci, cînd frîna calm în urma unui camion tîrînd o remorcă și aștepta să simtă — nu să știe, nici să vadă — că drumul era absolut liber, iar pe urmă accelera la maximum. În cîntecul vitezei a doua, o schimbare tăcută, și în cea de a treia, potolită.

— Dacă aș fi președinte, bombăni, aș interzice acestor camioane blestemate să meargă pe șosele. — Spusese asta de o sută de ori la o sută de persoane, în timpul a o sută de călătorii. « Trenurile sînt făcute pentru asemenea transporturi. Altminteri la ce servesc? Sînt inutile pentru cei care circulă cu mașina. Inutile pentru cei care iau avionul. Atunci dacă nu pot transporta nici măcar mărfurile... »

Trenurile și la fel vapoarele, se gîdea. Portiera se trîntește în urma ta și iată-te ascuns acolo. Dar poți să vezi realitatea defilînd înaintea geamului; filmul la fereastră. Zgomotul te izbește, sau temperatura, cel puțin izul ei. Dar asta nu înseamnă că ești mai puțin ascuns și instalat în altă realitate unde poți să mergi, să te simți aproape de oamenii pe care nu-i vei revedea niciodată, să petreci stupid, să joci la curse, să mergi la cinema — spectacol în spectacol — să țeși în vid trama unei drame, de la stîlpul de plecare pînă la stîlpul de sosire. Ceasul tău n-are nevoie să fie dat înainte sau înapoi decît cu o oră sau două pe zi — cantitate neglijabilă.

Avioanele, se gîdea. Ele te ascund în adevăr cu totul. În depărtările suprarealului. Sîntem despuiați de bunurile noastre — ele se duc în altă parte — îngrămădite într-un autocar, bălăbănindu-se pe șosele pustii.

dincolo de porțile cetății, ca niște condamnați care vor fi împușcați înainte de revărsatul zorilor. O oră sinistă pentru ca să te trezești și să pleci. O oră? E ora zece la Paris, și după-amiază la Delhi. Ce înseamnă orele pentru cei ce mor și acei care iau avionul? Cunoștea peisajele cu nori totdeauna schimbători; zeii, animalele și munții pe care îi formează, și lacurile ce par că sapă acolo neașteptata apariție a pământului. Cunoștea golurile de aer și amabilitatea excesivă a stewardeselor. Ele pun diagnosticul maladiilor voastre și n-au să vă desvăluie ce-a spus doctorul. Nici ce temperatură aveți, nici numărul pilulelor pe care vi le dă, nici motivul pentru care uleiul se prelinge de-a lungul aripei avionului. Noaptea lungi în regiunile vestice, scurte în cele estice, apar ca reflectate în oglinzi curbe; și când avionul ateriza, suplu și avîntat, pe pista aerodromului — pe cauciucurile sale rotunde, ca și cum nimic nu s-ar fi întîmplat de cînd părăsise alt continent — pe doctorul Shapiro îl stăpînea dorința să-i strige: « Ipocritule ! »

Dar el conducea automobilul, acum el conducea. Mașina era trupul lui și drumul vieții sale. Peisajul pălea, detașat și deconectat: gînduri îl frămîntau, dar șoseaua era acolo, eternă și profundă. *Tao*. Împovăra mașina. Fiecare porțiune dintr-o mie de kilometri împovăra o lună din existența lui. Automobilul era trupul lui și drumul vieții sale și mașina unduia în ritmul nervozității ce-l stăpînea.

Cîțiva băieți pe biciclete țîșniră pe neașteptate șerpuiind de-o parte și de alta a șoselei.

— Micuți idioți ! Să vă ia dracu !

O mulțime gătită de sărbătoare se vînzolea spre *piazza* satului, se îngrămădea pe treptele catedralei și se răsîndea pe străzi. Orezul putea să se coacă pe carcasa fierbinte a mașinei. Niște fotografii se agătau de un cuplu fericit care se ivise acolo sus, sub portalul bisericii. Shapiro se strecură cu automobilul prin mulțimea care unduia în jurul lor: o barcă cu motor spintecînd apele grele ale unei mări moarte.

Găini — cîrîind disperat, cu aripile înălțate — apărură pe neașteptate în locul unde șoseaua se afunda în piață și o străbătea în zigzag. Frîna brusc și opri.

— *Dio mio*, exclamă Unesco, nu sînt decît niște găini.

— N-am omorît niciodată o găină, niciodată o pisică, niciodată un ciine, niciodată n-am zgîriat vreo mașină.

Nu, nu zdrobise trupuri. Nici nu stîrnise strigăte de groază. Nici pene zburătîcind în aer, nici nu provocase ultima zvîcnitură de viață a vreunui animal. De toate astea se temea, deoarece ar fi fost începutul sfîrșitului, semnul că istețimea lui totuși scădea, norocul ce îl favorizase îl părăsea. Se înfioră, emoționat de recunoștință.

Încăodată, accelerează viteza: nouăzeci, o sută zece, o sută cincizeci și simți sub mâinile lui freacă șoselei. Încăodată acolo «gîtuirea» circulației, încetinirea, frînarea după un camion, claxonul la pîndă, apoi urlînd, anunțînd virajul.

Finche un giorno in quel punto io non cada

— Ce-ți place mai mult, trenul sau vaporul? Avionul sau automobilul? o întrebă.

— Vapoarele, cred, dacă ai bani. Toate celelalte sînt la fel: mașinile, avioanele, trenurile, atît de plictisitoare! Singurul avantaj e că ajungi repede.

— De ce vrei să ajungi repede?

Se gîndi din nou la *Paradiso*. Dansau. Unesco privind deasupra umărului său și el, doctorul Shapiro, dentist la New York. N-avea tatuaj pe brațe, dar ăsta era singurul lucru ce-i lipsea. Încolo — puloverul cu dungi și batista triunghiulară la gît, pantalonul albastru, strîmt pe coapse, sandalele prinse în curelușe — imagine exactă a matelotului gata să frece strașnic puntea vasului, luni dimineața.

— Ai frați? o întrebă pe neașteptate.

— Da, doi. De ce?

— Purtau costume de marinari cînd erau mici?

— Adevărat, nu-mi mai amintesc. Poate.

— Cînd eram copil aveam un costum de marinar pentru zilele de sărbătoare. Pantalon alb și vestă albă, o cravată cu nod impecabil pe care îl fixam cu agrafe sub gulerul pătrat. Purtam o bluză de elev-ofițer, bleumarin cu nasturi strălucitori și un pardesiu împodobit cu o ancoră roșie pe mîneca stîngă. Bereta mea avea inscripția «Royal Navy» cu litere aurite pe o lungă panglică neagră ce flutura mîndră în bătaia vîntului. Aveam — în buzunarul din dreapta de pe piept — și un fluier de argint legat cu un șnur negru împletit, agățat de gît. Toți colegii mei purtau duminica asemenea costume și ne ciondăneam, fiecare pretinzînd că al lui e «mai adevărat».

— Aa, da? Și atunci?

— De la marinarul împopoțonat de duminică la marinarul de luni ștergînd puntea! Strălucită carieră!

— Ce? îl întrebă. Pe urmă, deoarece voia să se arate amabilă și reconfortantă, adăogă: «Vai, Johnny, și acum ești foarte elegant».

De data asta încetini viteza din cauza unei înmormîntări.

N-avea cum s-o depășească. Căci drumul era strîmt și întortochiat, iar dricul, foarte larg, se legăna caraghios pe șoseaua pietruită. După dric, o altă trăsură neagră dispărea sub coroane, flori și panglici. Urmău două automobile închiriate, pline cu oameni în doliu și un cortegiu —lung cam de treizeci de metri și larg de un metru—numai din pietoni care tăifăsuiau de una și de alta. Florile tremurau în trăsura care se hurducănea din cauza gropilor de pe drum, iar cînd și cînd, o garoafă aluneca și cădea pe șosea invitîndu-i pe toți la un fel de « rallye-paper », final.

Să accelerezi, să încetinești, s-o pornești din nou, să zvîrli un claxonat ca o sfidare, să accelerezi. Să ții seama de viteza mașinii tale, de viteza camionului dinainte, de distanța dintre camion și automobilul care vine din sens contrar, de viteza lui și de coeficientul propriei accelerații și manșa de eroare posibilă: calcul complex. Un fel de mașină electronică îl făcea pentru el, de mai multe ori, în cîteva clipe și pe urmă își destindea piciorul apăsător pe accelerator. Unesco începu să învîrtească butonul radio-ului, și anunțurile publicitare pe care le prinse — între strigătele ascuțite și mugetele produse de paraziți din cauza apropierii firelor telegrafice — se înșiruiau la unison cu placardele care îi însoțeau pe cele două laturi ale drumului. De o parte și de alta a șoselei — întreprinderea Nylon, pasta Maltaghiati și țesăturile Levi își etalau trandafirii de carton, trandafiri, trandafiri tipători căzuți poate din dric. La un moment dat, o voce nazală, familiară anunță la radio: « Aici, AFN, în cinstea americanilor din Europa ».

— Lasă, vreau să ascult știrile, strigă Shapiro.

Dar Unesco nu încetă să facă să alunece firul roșu pe cadran, de la stînga la dreapta: « Vreau muzică » — scînci.

— O să pui muzică pe urmă, cît ai chef, dar acum vreau să ascult știrile, îi răspunse cu un ton brusc schimbat.

Îi înlătură mîinile de pe buton și îl întoarse din nou, încet, spre stînga. Dar cînd pierzi o lungime de undă, o pierzi de-a binelea. După ce încercă în zadar să găsească postul cu știrile, opri radio-ul, vizibil enervat. Ea apăsă pe brichetă, luă un port-țigaret din talmeș-balmeșul puțin îmbietor al obiectelor care-i umpleau poșeta, aprinse o țigară și cochetînd rosti cu o voce de fetiță răsfățată:

— Matticchi Lenti făcea totdeauna ce voiam . . .

Cu o energie excesivă suflă o pală de fum pe geam.

— Pe urmă te-a părăsit, nu-i așa?

Tăcere.

— Poate că și eu voiam . . .

Alunecă lângă el ca o pisică . . .

— Dacă nu m-ar fi părăsit, nu te-aş fi întâlnit niciodată pe tine . . .

Vai, Dumnezeu mare !

Încetini înainte de a urca o colină, deoarece soarele aproape asfinţea şi se aştepta să vadă găini traversînd şoseaua. Cînd coborî colina simţi un fel de ameţală plăcută ca atunci cînd primeşti o veste bună sau ai o întâlnire agreabilă şi neprevăzută. Nu erau găini. Drumul prost pîna atunci deveni deodată neted ca o oglindă. Maşina gonia într-o linişte neaşteptată ; orice larmă încetase. Numai cauciucurile şuşoteau un fel de cîntec. O arcadă învestmîntată în flori de măcieş se înălţa deasupra drumului. Dincolo, mai departe, două garduri de oleandri înfloriţi mărgineau şoseaua şi cîteva tinere aşezate sub pomi ofereau buchete de garoafe pale, împetrite cu trandafiri albi ca norii asfinţitului şi cu gladiole scînteietoare. Tufe de trandafiri se înălţau după gardurile de oleandri, pe urmă magnolii. Pansele şi toporaşi, cîrciumărese şi gălbenele se aşterneau ca lungi şi suple egrete, între tufe dese de ferigă şi muşchi albăstrui-verzui ; pe pajiştele în pantă de pe ambele părţi ale drumului, cît puteai cuprinde cu privirea, numai flori.

Şi apusul soarelui, şi tăcerea. După cîteva minute şoseaua era din nou întortocheată şi priveliştea dispăru la fel de neaşteptat cum se ivise. Drumul avea acum hîrtoape. Numai mirosul de rezeda, proaspăt ca o rouă, întîrzie puţin în maşină.

— Ce flori minunate! rosti visător după o lungă tăcere.

— Da, aprobă ea, obosită, răutăcioasă, enervată pentru că-l vedea cum rămăsese pe gînduri ; privea pe fereastră ca şi cum ar fi căutat ceva acolo.

Din nou se aşternu tăcerea. Depăşiră un sat unde toată populaţia se plimba pe strada principală. În centru un monument mare în cinstea lui Cavour sau a altei personalităţi de seamă se înălţa pe o colină mică şi brazdele de flori care acopereau panta erau astfel orînduite — după moda franceză — încît reprezentau embleme.

— Drăguţe flori! exclamă, mulţumită acum că putea să-l aprobe.

— Spuneam de florile pe care le-am văzut adineaori pe drum, răspunse el puţin iritat.

Un motociclist care ţîşni în mare viteză din dreapta o luă pe şoseaua principală. Shapiro frînă brusc şi îl lăasă să se strecoare, căci era evident că pierduse controlul conducerii.

— Pazzo ! îi strigă Unesco pe fereastră, cînd îl depăşiră puţin mai tîrziu.

Prea mulţi nebuni — se gîndi Shapiro. Cel puţin bine că nu sînt şi eu. Atunci îi străfulgeră în minte că florile pe care le văzuse de-a lungul drumului poate nici nu existau. Erau prea frumoase ca să fie adevărate.

se nălucise. Din nou simți un fel de greutate în stomac, însoțită de o durere acută care i se urca în gât și pînă în vîrfurile limbii, ca în ziua cînd maică-sa îl condusesese pentru prima oară la școală; ca în ziua cînd porțile albe se deschiseseră și colegii lui și el fuseseră duși să disece un corp omenesc.

— Vreau să spun de florile de pe pajiște, cînd apunea soarele, de florile acelea minunate. Nu le-ai văzut?

— Cred că da!

— Ce flori erau? o întrebă ca s-o pună la încercare.

— Cum, ce flori?

— Ei bine, erau trandafiri sau liliac, crizanteme, ghiocci, violete sau miozotisi?

Nimic în vocea lui care să fi trădat mînia. Ea crezu că era un fel de a-i face curte.

— Scumpule, ador florile, știi prea bine, și stelele și munții, îi răspunse calină, dar te asigur, nu știu cum se numesc. N-am știut niciodată. În nici o limbă.

— Ești un animal! îi strigă (e bine făcută doar pentru mine), și umărul pe care ea îl atingea rămase la fel de insensibil ca o piatră.

Se depărtă de el bombăind, contemplîndu-și mîinile, admirîndu-și unghiile ca și cum ar fi vrut să le lăcuiască cu ochii.

— Nu le-ai văzut deloc.

El accelerase și gonia cu nouăzeci de kilometri pe oră, luînd virajele la dreapta mai întîi, pe urmă brusc spre stînga de fiecare dată cînd putea s-o facă fără primejdie. Crepusculul făcea să se vadă praful pe parbriz și vizibilitatea era mediocră. Apăsînd pe butoanele mașinii, drumul tresărea, palpita în mîinile lui.

— Firește, le-am văzut, afirmă cu siguranță. Așadar crezi că sînt oarbă?

— N-ai putut să le vezi, deoarece...

— Dar ți-am spus că le-am văzut...

— Spui numai ca să...

— De ce?

— Ca să mă consolezi.

Ea rîse din toată inima, fără afectare, nici amărăciune, dezvăluindu-și deodată dantura din care-i lipseau trei molari, sus, la stînga. Firește nu era o surpriză pentru el, dar nu ținea să vadă, cel puțin acum. Se supără mai tare.

— Să știi, într-una din zilele astea o să-ți zmulg toți dinții și o să-ți fac cadou o proteză nouă-nouă minunată. Ce spui de asta?

— Johnny Shapiro, cred că ești nebun! șopti, începînd să-i fie frică. Și de ce gonești așa? Nu-ți dai seama că s-a-noptat și nu mai vezi de loc?

La drept vorbind, aprinsese faruri, dar celelalte mașini veneau spre el ca niște cîini cu ochi strălucitori, mari, mai întîi ca farfuriile, pe urmă ca pietrele de moară și, în sfîrșit, uriașe ca un turn rotund. Se deprinsese să nu le mai acorde atenție. Dădea «bătălia farurilor» folosind piciorul stîng, dar gîndul îi era aiurea. Florile. Iluzie sau halucinație? Poate oboseala, sau foamea, sau soarele care dogorise aproape ca la tropice. Bogăția culorilor, frumusețea priveliștei și a peisajului te făceau să visezi la efectele produse de mescalină.

Nu luase, de asta era sigur. Acum îl durea capul, dar florile acelea nu erau din țesătura viziunilor viscerale. Și totuși, poate era prada vreunei intoxicații. Zut ! O să-i tremure mîinile și o să aibă nevoie de concediu să se odihnească tocmai după o asemenea vacanță !

La gîndul ăsta o tristețe îngrozitoare îl cuprinsese, cariera lui i se păru lipsită de sens, banii inutili, timpul liber risipit în van, iubirile deșarte. Drumul continua să se desfășoare, invadat de vid, să se desfășoare la nesfîrșit. Îl stăpîni dorința să-l acopere, să-l acopere cu propria lui persoană, să se ducă să se culce pe locurile acelea înflorite. Dar atunci frumusețea vedeniei i se păru fără viață, era perfecția morții. Pajiștile binecuvîntate o să vină din nou spre el, o să le vadă iar, cînd o să moară, curînd.

Atunci se revoltă. Vizionarul făcu loc savantului. Nu, nu era o altă etapă a unui proces de degenerare mintală. Nu, ceea ce se încăpățîna să ia drept o realitate nu era decît o halucinație.

Văzuse flori, era clar ca lumina zilei, nu putea fi nici o îndoială. Probabil brazde de flori într-un parc : erau multe în regiune.

— Frumose florile acelea-n asfințit, nu ? Oleandri și trandafiri, cîrciumărese și gălbenele.

— Încîntătoare, îl aprobă ea, suflînd calmă o pală de fum prin geam.

Mă socotește un sadic care caută să-i tulbure mintea după ce i-a violat trupul.

— Spune, scumpo — îi șopti — mi-ar place să ne întoarcem acolo. Mi-ar place să mai văd o dată florile acelea . . . noaptea. Sub clar de lună. Să culeg cîteva. Să le prezint între paginile unei cărți groase ca să le duc la New York. Ca amintire. Să-mi amintesc plimbarea asta.

Opri mașina încet, ca un avion la aterizare și întoarse făcînd o jumătate de cerc. Să înaintezi, să dai înapoi, pe urmă să întorci.

E non vale ch'io muti cammino

— E la patruzeci de kilometri în urma noastră, poate la cincizeci . . .

— Ce-o să fie ? La ora asta circulația nu-i intensă și, apoi, n-are nici o importanță unde ne petrecem noaptea. Dacă n-o să ajungem pînă la

Bocca di Grassa, o să putem să ne oprim la Savigno. Cum sezonul s-a sfârșit o să găsim sigur acolo o cameră bună.

— Sînt prea obosită . . . îi răspunse oftînd, trîntindu-se pe scaunul ei și închizînd ochii. Dar, cum vrei.

— Ei bine, hai să facem o mică socoteală. N-o să ne pierdem de loc timpul. Seara e atît de frumoasă !

E sigur, e o certitudine, se gîndi bucurîndu-se dinainte de triumf. Dacă sînt acolo, există. Dacă nu există, aș face bine să mă duc la un doctor psihiatru.

Per scacciari pensieri molesti

Acceleră îndelung nouăzeci, pe urmă o sută, întîlnind cu nepăsare, faruri, folosindu-le pe ale lui în faza mică, apoi făcîndu-le din nou să strălucească și să scînteieze, piciorul stîng fiind poate puțin mai activ decît ar fi fost necesar și logic.

Pisici se iveau sau iepuri, sau iepurași din tufărișul care mărginea drumul și veneau să se împleticească în lumina orbitoare a farurilor, năuci, cu ochii incandescenti. Aprecia distanța, frîna brusc. Deprinderile conducerii automobilului sînt atît de profund ancorate în noi ca obiceiurile igienice. Nu le părăsim, nici chiar în momentele de disperare. Un om se scoală, își face dușul, se spală cu atenție, își piaptănă părul și-l dă cu briantină, își taie unghiile, pe urmă încalecă pe parapetul unui pod.

Depășiră satul unde se afla monumentul lui Cavour. Reflectoare luminau statuia și partea de sus a florilor care formau embleme, iar lîngă ele domnea beznă. Piața era pustie. Oamenii întîrziu în cafenelele din jurul ei și unul puse în funcțiune un tonomat. Unesco dormea adînc.

Să accelereze, să încetinească, să aștepte după un camion, să accelereze. Aparatul electronic calcula liniștit și sigur, făcînd piciorul celui ce conducea să se destindă numai atunci cînd trebuia. Cincizeci de kilometri, șazeci ; acum o să le vedem, în curînd.

Motocicliști ai poliției, în uniforme negre, sinistre, cu manșete fosforescente, i-au obligat să încetinească. Șoseaua era barată de un camion avînd un reflector și un tractor ; se mai afla acolo o ambulanță, cîteva persoane utile și numeroși curioși : un automobil căzuse într-o ripă adîncă. Așa o să pătesc și eu, dacă norocul mă părăsește.

Un peisaj văzut în timpul zilei capătă noaptea o altă înfățișare ; diferită cînd mergi spre nord, alta atunci cînd l-ai străbătut dinspre sud. Shapiro nu recunoștea casele, arborii, nici răscrucile. Aici, barierele unui pasaj de nivel coborîseră înaintea lor cu zgomot, scînteind acum în noapte. Nu le observase cînd venise. Firește erau atunci deschise și deci nu-i lasaseră nici o urmă în memorie.

Unesco se trezi cînd mașina stopă. Se întinse, căscă, și luă o țigară din talmeș-balmeșul care-i umplea poșeta. El i-o aprinse politicos : « Unde sîntem? Mai avem mult? » îl întrebă cu o voce răgușită din cauza somnului.

— Probabil aproape am ajuns, pe urmă o să ne oprim în primul oraș pe care-l întîlnim, dacă vrei, scumpo. Ești obosită?

— Nu, dar mi-e frig.

Tremură și se ghemui în el.

Optzeci de kilometri, o sută de kilometri. Drumul îi părea din ce în ce mai puțin cunoscut. Într-un loc, se făceau reparații și pe o porțiune din drum care era în sens unic, cu siguranță nu trecuseră. O sută treizeci de kilometri, o sută patruzeci, și de data asta n-a fost surprins cînd la o răscruce citi pe un stîlp indicator drept înaintea lui : *Leccio, 5 km*.

— Trezește-te, Unesco, e sfîrșitul plimbării noastre, o anunță vesel. Ea tresări.

— Ce? Unde sîntem?

— Am greșit drumul. Dumnezeu știe cum. N-am trecut prin fața florilor. Ne-am întors direct la Leccio. Nu-i caraghios?

— Caraghios, repetă pe jumătate adormită. Cît e ceasul?

— Trecut de unsprezece. O să te duc la *Paradiso*. Asta-i ce-avem mai bun de făcut. De acord? O să luăm o masă strașnică și o să ai timp să cînți pentru mine, numai sfîrșitul

Se già scritto é cosi dal destino

Che in quel punto, crepando, m'arresti...

În românește de ALEXANDRU BACIU



Automobilul

— Probabil că nu vă mai amintiți de mine, domnule profesor? Numele meu e Zimt, Tarquinius Zimt ; acum câțiva ani am urmat cursurile dumneavoastră de fizică și matematică...

Savantul privi cu oarecare nehotărîre cartea de vizită și afișă, jenat, o mutră de om care parcă l-ar fi recunoscut.

— ...și cum tocmai sînt în trecere prin Greifswald, n-am vrut să pierd prilejul de-a vă face o vizită...

(Cîteva minute se scurseră într-o tăcere penibilă.)

— ... Hm ... o vizită ...

Profesorul privi cu dezaprobare costumul de piele al tînărului.

— Sînteți, probabil, vînător de balene? întrebă el cu o ușoară ironie, mîngîind cu vîrfurile degetelor mîneca vizitatorului.

— Nu, automobilist ; eu însumi am lansat celebra marcă Zimt...

— Așadar actor ! îl întrerupse nerăbdător savantul ; dar, atunci, de ce ai studiat mai de mult fizica și matematica? Probabil că ai schimbat profesiunea !? Ei, vezi?

— Dar cîtuși de puțin, domnule profesor, cîtuși de puțin. Dimpotrivă. Cum s-ar zice, dimpotrivă ! Sînt constructor de automobile ... de motoare ... de motoare cu benzină ... inginer ... !

— Aha, dumneata combini imagini fanteziste pentru cinematograf, pricep. Dar așa ceva nu se poate chema inginer !

— Nu, nu, construiesc eu însumi automobile, sau, dacă preferați, vehicule cu autopropulsare. Am ajuns să vindem anual ...

— Nu pot admite nici una dintre aceste două denumiri, dragă domnule Zimt, nici automobil, nici vehicul cu autopropulsare, căci, pe de o parte, o asemenea mașină nu se poate clinti din loc — și doar asta e sensul principal al cuvîntului automobil — iar pe de altă parte nu poate fi admis, din același motiv, nici termenul de vehicul cu autopropulsare, spuse savantul.

— Ce vreți să spuneți cu « nu se poate clinti din loc ? » Nu vor trece poate nici zece ani și nu vom mai folosi nici un alt vehicul terestru decît automobilul. Fabricile se înalță, una după alta, ca din pămînt și, chiar dacă nu există încă nici un automobil la Greifswald . . . totuși . . .

— Ești un fantast, tinere, și-ți fuge de sub picioare terenul realității ! Nu cumva te dedai și la spiritism ? Într-adevăr, cel mai regretabil simptom al epocii noastre este că trebuie să vedem neconținut cum spectrul așa-zisului perpetuum mobile își ridică în chip dezagreabil capul hîd. Pur și simplu ca și cum n-ar exista principiile fundamentale ale fizicii. Trist lucru, cu adevărat foarte trist ! Pînă și dumneata, elevul meu de pînă acum cîțiva ani, te-ai putut lepăda de calea limpede și înțeleaptă a științei noastre, pentru a goni după himera apăsătoare a empirismului brut și lipsit de idei, născută dintr-o fantezie febrilă ! Ei da, vîrtejul contemporan al marilor orașe poate acționa oricît o vrea de moleșitor asupra puterii de gîndire a tineretului, dar pînă la superstiția crasă, pînă la ideea smintită că se poate mișca din loc o trăsură cu ajutorul motoarelor cu benzină, mai este încă de făcut un pas imens. Așa s-ar zice, cel puțin. Și profesorul își șterse, enervat, lentilele ochelarilor.

Tarquinius Zimt era uluit.

— Dar pentru Dumnezeu ! Domnule profesor ! Doar nu vreți să tăgăduiți existența vehiculelor cu motor. Și încă astăzi, cînd au și fost puse în circulație atîtea mii de automobile ! Cînd fiecare lună aduce o inovație ! Eu însumi am venit de la Florența pînă aici cu automobilul meu, un « Zimt » de cincizeci de cai putere, pe care l-am proiectat și construit personal ! Dacă vreți să aruncați o privire pe fereastră, îl puteți vedea în fața ușii de intrare. Pentru Dumnezeu ! Nu spun decît atît : pentru Dumnezeu !

— Tinere prieten, *omnia mea mecum porto*, cum spune atît de pregnant latinul. Nu văd nici un motiv îndeajuns de puternic pentru a mă face să privesc pe fereastră ; și, la urma urmei, de ce ? — că doar port veșnic în mine rațiunea matematică atotcuprinzătoare. Să mă încred în terenul instabil al percepției senzoriale ? Bine, dar, mai mult decît îmi pot spune vreodată simțurile, îmi dezvăluie modesta formulă pe care

o pricepe orice copil de școală încă minor — firește că și dumneata îți amintești bucurios de ea din vremea școlii — formula:

$$M = \mu \int p \, dF_y = 2\mu r^2 l \int_0^{\varphi^0} p \, d\varphi^1 = 2\pi Pr \frac{\sin \varphi^0}{\varphi^0 + \sin \varphi^0 \cos \varphi^0}$$

și așa mai departe ! Ei, acum vezi !

— Dar toate astea nu ajută la nimic, răspunse enervat inginerul, întrucît eu însumi am călătorit cu automobilul de la Florența pînă la Greifswald, pînă în fața casei dumneavoastră.

— . . . și chiar dacă n-ar exista formula citată, continuă savantul imper-turbabil, al cărei rezultat cu privire la așa numitul cep cilindric este fără îndoială cel mai admisibil, în măsura în care intensificarea presiunii pe suprafață corelată cu reducerea curbei de înfășurare nu acționează în sensul creșterii lui μ și, în măsura în care ea apare ca admisibilă,

reduce efortul pentru învingerea frecării la $\varphi^0 < \frac{\pi}{2}$, — deci, chiar dacă

n-ar exista formula amintită, s-ar putea aduce încă o serie de obiecții eficiente, dintre care fiecare în parte ar trebui să poată infirma posibilitatea pură . . .

— Dar pentru Dumnezeu, domnule profesor . . .

— Dă-mi voie ! . . . ar trebui să poată infirma cît mai izbitor posibilitatea pură a unei reușite imaginabile. Pentru a vorbi pe limbajul laicilor — cum s-ar putea încadra, de exemplu, în domeniul posibilităților mecanice, apreciabila încălzire în constantă creștere din cauza succesiunii rapide de explozii de amestec de benzină pulverizată în cilindrii a, b, c, d și dilatarea rezultată de aici sau presiunea consecutivă asupra pereților cilindrilor pînă la punctul de imobilizare a pistonului metalic, cum s-ar putea încadra toate acestea altfel decît prin prisma asigurării permanente și masive a unei răcirii satisfăcătoare realizate prin aducerea de cantități apreciabile de apă, ceea ce, dat fiind raportul invers proporțional dintre greutatea și efectul forței motorului, nu poate duce decît la un rezultat negativ al experimentului. Să considerăm mai departe . . .

— Am mers cu automobilul de la Florența pînă la Greifswald, obiectă celălalt îndîrjit.

— . . . să considerăm mai departe, pe baza formulei:

$$P = \left(\frac{n}{30}\right)^2 r \left(\cos \varphi \pm \frac{r}{e} \cos 2\varphi\right) (G_1 + G_2) + \left(\frac{n}{30}\right)^2 r G_8 \cos \varphi$$

că, prin trepidații și alte vibrații dăunătoare funcționării liniștite, datorate unor mișcări ale elementelor mașinii susceptibile de-a determina producerea caracteristică de forțe de masă, chiar dacă acestea ar fi elastice, trebuie să se producă permanent deformări, care ar avea ca rezultat...

— Dar cu toate astea am venit cu automobilul de la Florența pînă la Greifswald !

— ... deformări, care ar avea ca rezultat ...

— Dar — am — venit — cu — au-to-mo-bi-lul — de la Florența pînă la Greifswald !

Savantul aruncă spre vorbitor, pe deasupra ochelarilor, o privire de reprobare.

— Nimic nu m-ar împiedica — bazat pe formule matematice stringente — să-mi exprim și în cuvinte directe îndoiala cu privire la afirmațiile dumitale, totuși prefer, după modelul vechilor greci, să evit tot ceea ce poate ofensa, și vreau doar să relev, ca odinioară Parmenides, că nu-i șade bine înțeleptului să acorde vreo forță doveditoare propriilor sale simțuri, necum celor ale unui străin.

Tarquinius Zimt rămase o clipă pe gînduri, apoi scoase din buzunar cîteva fotografii și i le întinse, tăcut, profesorului.

Acesta le privi în fugă și spuse :

— Ei, și dumneata crezi, tinere prieten, că prin asemenea fotografii de automobile aparent în mișcare poți discredita legile mecanicii? Amin-tesc — numai din cauza asemănării cazurilor — de fotografiile unor fenomene animiste, făcute de Crookes, Lombroso, Ochorowicz, Mendeljeff ! Astăzi se pot truca atît de bine asemenea fotografii, încît te poți înșela asupra adevăratei stări de fapt. De altfel nu știa însuși Heraclit că, după legile logicii, o săgeată în zbor se află în repaos absolut în orice punct matematic al traiectoriei? Ei, vezi ! Și mai mult decît atît nu pot dovedi — în sens figurat — nici fotografiile dumitale.

În ochii inginerului scăpără o bucurie vicleană.

— Desigur că în calitatea mea de fost elev, care vă admiră atît de mult, prea stimat domnule profesor, nu-mi veți refuza rugămintea, spuse el cu o mutră prefăcută, de-a vă uita, măcar, la automobilul meu care stă în fața casei dumneavoastră?

Savantul încuviință, binevoitor, din cap, și amîndoi se duseră în stradă.

În jurul mașinii se îngrămădea o mulțime de oameni.

Tarquinius Zimt făcu șoferului său cu ochiul.

— Ignaz ! Domnul profesor ar vrea să vadă automobilul, ia arată, te rog, mașina.

Mecanicul, crezînd că e vorba de vînzarea maşinii, începu un imn de laudă :

— Cu « Zimt »-ul nostru putem face o sută cincizeci de kilometri, iar de la Florenţa pînă aici n-am avut nici o singură pană. Mergem . . .

— Lasă asta, omule — îl opri profesorul cu un semn din mînă.

Şoferul deschise capota motorului, astfel încît maşinăria să iasă la vedere, şi explică părţile componente.

— Domnule profesor, întrebă Zimt cu ironie stăpînită, cum punei dumneavoastră de acord faptul că astăzi fabricile Daimler, Benz, Dürkopp, Opel, Brasier, Panhard, Fiat etc., etc. construiesc mii de asemenea maşini, cu afirmaţia că este imposibil ca ele să funcţioneze? De altfel, Ignaz, porneşte motorul, te rog !

— De acord? Tinere prieten, eu sînt pur şi simplu un savant specialist, şi, pe cît de interesantă ar putea părea unui psiholog soluţia acestei probleme, pe atît de puţin mă interesează pe mine, trebuie să mărturisesc, din ce motive aceste fabrici practică o asemenea îndeletnicire aparent inutilă.

Zumzetul motorului mergînd în gol întrerupse cuvintele profesorului. Mulţimea de oameni se dădu un pas îndărăt.

Tarquinius Zimt rînjea.

— Deci, încă tot nu credeţi că maşina va merge, domnule profesor? Nu trebuie decît să trag de maneta aceasta pentru a cupla motorul şi automobilul zboară cu viteza de o sută cincizeci de kilometri pe oră.

Savantul zîmbi blînd.

— O, visător juvenil ! Nimic din toate astea nu se poate întîmpla. Sub presiunea exploziei — admiţînd rezistenţa cuplajului — vor exploda momentan cilindrii a, b, şi d. Probabil că, în schimb, cilindrul c va rămîne intact, conform formulei — conform formulei — dar cum sună formula? ! — conform formulei . . .

— Dă-i drumul, chiui Zimt, dă-i drumul ! Porneşte, Ignaz !

Şoferul trase de pîrghie.

Dar iată ! O pocnitură întreită, puternică — şi motorul se opreşte ! Tumult !

Ignaz sare din maşină. Verificare îndelungă. Uite ! Cilindrii unu, doi şi patru au crăpat ! Au crăpat cum nu pot crăpa niciodată Cilindrii, chiar de-ar fi fost nitroglicerină în ei.

Cu o privire mată, profesorul priveşte fix în zare, buzele lui se mişcă murmurînd :

— Stai puţin, după formula . . . după formula . . .

Zimt îl prinde de braţ şi-l scutură — aproape că plînge de furie.

—E nemaipomenit, de necrezut ; de când există un automobil pe lume, nu s-a-ntîmplat una ca asta. E o chestie dementă ! Să-ți pierzi mințile, nu alta ! Am să telegrafiez numaidecît după cilindri de schimb. Așa nu merge ! Trebuie să vă convingeți cu proprii dumneavoastră ochi, aici, trebuie !

Supărat, profesorul se smulse din mîna lui :

—Tinere, asta e prea de tot, ți-ai pierdut controlul ! Crezi într-adevăr că aş avea timp să mai asist încă o dată la încercările dumitale copilărești ? Încă nu te-ai convins ? Mai bine mulțumește providenței că nu s-a întîmplat ceva mai grav ; cu mașinile nu-i de joacă. Ei, acum vezi !

Și pornește grăbit spre casă.

În poartă, se mai întoarce o dată, ridică disprețuitor degetul și strigă mînios :

«Sunt pueri pueri pueri puerilia tractant ».

În românește de MIHAI ISBĂȘESCU



Bărbatul și drumul

Puternicile anvelope dințate mestecă drumul. Autocamionul de cinci tone cu uriașul său container din spate lasă pe șoseaua așternută cu zăpadă nu urme, ci un fel de cafea cu lapte viscoasă. Poți crede c-o face dinadins pentru ca nimeni altcineva să nu mai străbată după el această șosea. La drum neted, azvîrle în dușmănie hălci de zăpadă și pietriș, frămîntînd pavajul pînă la straturile moi de lut; la suiș, zmulge cu urlet din șosea bucăți întregi — felii grase de argilă lunecă în șanț; la scoborîș, șuierînd din frînele pneumatice, jupoaie cu totul carcasa de pe șosea. Cînd gonește ca vîntul înainte, cînd de-abia se tîrăște în sus cu motorul gemînd, cînd alunecă neputincios în pantă, și fiecare schimbare din mișcările lui se oglindește în trupul zdrențuit al drumului. Dar camionului nu-i pasă de el. Ochii bulbucați ai farfurilor sale sînt ațintiți în zarea învelită în umbrele timpurii ale serii de noiembrie. Străin față de tot, însingurat, își vede de drum înainte: străin de pădure, străin de riul înghețat și de bătrîna moară de apă captivă în barba sticloasă a țurțurilor. Cufundat în țelul lui îndepărtat, în urletul, geamătul și scrișnetul lui, în duhoarea lui înăbușitoare, amară — chiar și aerul este al său — merge mereu înainte, învăluit într-o deasă pîclă albăstruie.

Și nimănui nu-i pasă de el: nici pădurii, nici cîmpiei, nici satului, nici riului, nici morii. Doar, uneori, aproape că-i intră sub roate vreun cățel înecîndu-se de atîta lătrat, sau lunecînd pe-o patină, încearcă să se agățe de aripă un ștregar, sau auzind de departe gravul glas al claxonului, vizitiul colhozului își trage, fără să se întoarcă, sania spre marginea drumului. Pe șosea nu sînt alte mașini — e tîrziu și sîmbătă,

și camionul n-are cu cine schimba ochiade de faruri și răgușite apeluri de claxon.

Seara cade repede. În colibă se aprind luminile, pe ulițele satelor — felinare răzlețe, în cer — luna, iar lângă camion crește o gigantică și monstruoasă umbră de cărbune. Umbra se întinde pe zăpadă, se cațără în pomi, alunecă pe zidurile izbelor, când depășind camionul, când fugind de la o roată la alta, când rămânând în urmă.

Totuși, uriașul și vigurosul camion, atît de înverșunat în lupta lui cu drumul, nu-i decît o imensă bucată de tinichea moartă. O altă voință, o altă răsufclare îi insuflă această viață zgomotoasă, fierbinte, această încăpăținare și dîrzenie. În cabină, ținîndu-și picioarele încălțate în cizme de pînză impermeabilă pe pedală și mîinile pe crucea volanului, privind cu ochii roșii și inflamați înainte, șade un flăcău slăbuț de vreo douăzeci și patru de ani, cu piept lat și păr negru, scîrlionțat, lipit de fruntea mînjită cu ulei. Căciula lui armenească cu clape fără steluță e dată pe spate, scurta desfăcută la gît. În cabină e cald din pricina motorului, și pantalonii vătuiți i-au alunecat puțin, descoperind între centură și cămașă un trup tînăr, bronzat.

Șoferul de gradul întii, Bîcikov, e obosit de moarte, a lucrat două schimburi la rînd fără să doarmă, fără să se odihnească, a parcurs pe acest camion aproape o mie de kilometri pe drumuri ingrate, distruse, cu încărcături grele, anevoioase. Cel mai mult i-a obosit spinarea, pentru că fiecare încărcătură o simte aici, de parcă ar duce-o în spate. Urci — și te simți tras de gît și omoplați înapoi. Cobori — și parcă o casă întreagă s-a prăvălit peste tine și nu mai poți răsufcla; frînezi — și-un genunchi rău ți se înfige în talie. De data asta, însă, simte pretutindeni greutatea: și în șale, și în coaste, și în coșul pieptului. În container se află un transformator care trebuie dus de urgență în sectorul patru, cel mai îndepărtat și cel mai înapoiat; aparat cu instabilitate laterală care, nu numai la cotituri, ci și la fiecare rotire de volan înclină mașina pe-o parte, amenințînd s-o răstoarne în șanț; și Bîcikov își aruncă trupul în partea cealaltă așa de tare că îi troznesc coastele, iar vertebrele, deplasîndu-se, îi pîrîie.

Dracu' să ia și transformatorul, și sectorul patru unde-i întotdeauna muncă de șoc și veșnic nevoie de ceva și totul trebuiește în ultimul moment și taman atunci. Dracu' să-l ia și pe Kosacev, șeful coloanei de mașini, care i-a vîrît pe gît această călătorie. Și dracu' să-l ia și pe el care-a consimțit s-o facă, deși trebuia să plece cu totul altcineva, și anume Paniutin. Cu obidă și venin, Bîcikov își aminti pentru a nu știu cîta oară cum l-a îmbrobodit Kosacev. În dimineața acestei zile, șoferul Paniutin, individ cam de patruzeci de ani, și-a scos de la mater-

nitare nevasta care îi nascuse doi gemeni. Înnebunit de această tîrzie paternitate, a lucrat de bine de rău jumătate de schimb și pe urmă s-a învoit să se ducă acasă. De-abia plecase cînd s-a ivit urgența cu transportul transformatorului la sectorul patru. Imediat, Kosacev la Bîcikov: salvează-mă ! Firește, el a refuzat pe loc ; ce-i pasă lui de Paniutin și de gemenii lui ? Dacă trebuie să muncească, n-are decît să muncească. În ce-l privește pe el, și-a sfîrșit treaba și acum se duce să tragă o dușcă de bere. Dar Kosacev e șmecher, știe întotdeauna cum să-l ia pe om : « Eu pot, desigur, să-l silesc, dar în însurăței ăștia nu poți să-ți pui nădejdea. Drumul e periculos, e noapte, mașina e grea și ăsta are capul împănăt cu gemeni. N-ar fi nimic dacă s-ar împotmoli pe undeva, dar dacă își frînge naiba gîtul ? . . . Nu, aici e nevoie de-un om liber, într-unul urmărit de orăcăituri de prunci nu poți avea încredere ! » Știa șeful coloanei cum nu-i înghite Bîcikov pe ăi însurați și la casa lor, și pe asta se și biziua. Vroia să-i arate lui Bîcikov că Paniutin deși tată și cap de familie, iar el Bîcikov burlac, nici tu masă, nici tu casă, prețuiește totuși mai mult decît Paniutin — iar acum, na, plătește cu coastele ! Și principalul : acum e clar că, pe Paniutin, Kosacev l-a scutit de acest drum blestemat numai din respect pentru c-a devenit tată. Și poate și pentru că i-a fost grijă de el : drumul e, drept, păcătos tare, mai ales la urcușul spre sectorul patru și, pe deasupra, și-o greutate ca asta ! Una, să-și frîngă gîtul Paniutin, tată de familie, și alta el, Bîcikov, burlac. Îl șterg de pe răboj, și gata ! Și aici, sufletul i se făcu și mai amar, și mai învrăjbit, și gîndul i se întoarce ca de obicei la viața lui atît de strîmbă. E drept, gîndul ăsta îl însoțește mereu, nu-l părăsește nici cînd e pe drum, nici cînd e beat, chiar și noaptea cînd doarme, îi tulbură visele. Dar se întîmplă să stea și liniștit ca o povară cu care te-ai deprins în fundul sufletului, ca apoi să țîșnească cu o violență de nesuportat în inimă și creeri. Alexei însuși n-ar putea spune cînd s-a îndrăgostit de Tosia. Ca și cum s-ar întreba cînd a început să-și iubească mama ? A iubit-o din totdeauna, de cînd a simțit că are o inimă. Au fost întotdeauna împreună, din copilărie — pe uliță, la rîu, în luminișul mustind de fragi arome și dulci, în recreațiile de la școală. Și dacă se pomeneau despărțiți, îndată începeau să se caute unul pe celălalt. Logodnicii — așa fuseseră porecliți în sat. Au trecut anii ; Alexei și Tosia erau acum de-adevărat, și nu numai în glumă logodiți. Și atunci cînd a plecat să-și facă serviciul militar, el nu i-a cerut Tosiei să nu-l uite și să-l aștepte. A sărutat-o doar pe buzele groase și reci, a privit-o în ochi, i-a strîns mîna și a plecat, cel mai liniștit din toți cei care s-au despărțit vreodată.

În toți cei patru ani de armată, Alexei a primit cu regularitate scrisori și fotografii de la Tosia.

Figura ei s-a schimbat puțin în acești ani, a devenit doar mai rotundă, mai curată și mai netedă, iar ochii ei luminoși și calmi s-au făcut mai limpezi. Și nici el însuși n-ar putea spune de ce, începînd dintr-al treilea an de despărțire, s-a simțit cuprins de-un dor arzător. Își căuta cu febrilitate alinarea în fotografiile și scrisorile Tosiei. Aceeași liniște imperturbabilă respira obrazul rotund, aceeași limpezime stăruia în ochi, iar scrisorile erau la fel de monosilabice, de simple și de pline de salutări din partea rudelor, a prietenilor și cunoscuților. Mînat de-un fel de simțămînt tulbure, s-a fotografiat la rîndul lui și pe spatele fotografiei a scris niște versuri auzite cîndva:

De-o fi și nu ne-om mai vedea,
De despărțiți vom fi pe viață,
Privind pe-această copie-a mea,
Să vezi originalu-n față.

Ca răspuns a sosit obișnuita scrisoare, scurtă și senină, și Bîcikov nu știa dacă să se bucure sau să se întristeze că Tosia n-a reacționat în nici un fel la strigătul lui de alarmă.

Și-a sfîrșit stagiul militar și în uniformă nou, scoasă ca din cutie, cu epoleți de sergent, cu însemnul de «tanchist excelent» pe piept, cu cizme de crom, strînse în chip de armonică, cu șapca dungată cu negru, trasă ștregărește pe părul cîrlionțat, cu guler alb de celuloid — sclipitor ca o monedă nouă de zece copeici, s-a întors în satul natal, și aici a aflat că Tosia s-a măritat de un an cu agronomul de la raion. Mama o convinsese pe fosta logodnică a fiului să-i ascundă acestuia adevărul, să-i scrie ca și înainte scrisori și să-i trimită fotografii, ca și cum nimic nu s-ar fi petrecut. «Altfel s-ar întîmpla o pacoste — îi spusese bătrîna — serviciul armenesc e aspru și Alexei o să facă negreșit ceva ce-o să-l ducă de rîpă». Pe Bîcikov îl minuna și acum neobișnuita agerime a mamei: cum de a ghicit ea în el, flăcău tăcut, modest și simplu, tainicul zăcămînt de forțe distrugătoare? Poate că în oarba lui dăruire față de logodnica o dată aleasă a întrezărit cheazăia furtunii ascunse în el? Ceva s-a frînt în Alexei. S-a apucat de băutură și, într-o zi, beat, s-a dus să-l bată pe agronom. Dar văzîndu-l pe bărbatul vîrstnic, uscățiv, cu ochelari pe nasul lung și subțire, cu obraji slabi și supti, n-a găsit în el nici un loc bun de lipit pumnul. I-a ieșit în cale, o dată chiar Tosia — ea locuia acum într-un sat vecin — și gîndul rău a țîșnit: «Acuș' o sugrum». Însă, și de data asta flacăra s-a aprins degeaba. Sub brațele goale, puternice și fragede ale Tosiei, încrucișate de la cot peste piept, zări un mic pîntec rotunjit — semn că va fi mamă. Ea de asemenea se uita la el,

palid și oacheș, cu păr ondulat, cu ochi întunecați și arzînd de suferință, și spuse, fie cu uimire, fie regretînd parcă ceva :

— Va să zică, așa arăți acum ! și trecu mai departe.

Nu putea să-și găsească locul în sat și nici nu voia să se nenorocască sub ochii maică-si. De-un an rătăcește prin țară. În Crimeea i-a condus pe cei veniți la odihnă pe cărări întortocheate de munte într-un mic autobuz zăngănitor — dar nu-i avea la inimă pe oamenii aceia veseli, fericiți și fără griji. A plecat apoi pe șantierul de pe Volga unde s-a îndopat cu muncă și vodcă și i-a plăcut mai mult — dar a nimerit acolo tîrziu, cînd lucrările erau pe sfîrșite ; a fost în Altai, la deșteleniri, și chiar în Orientul îndepărtat. Dar oriunde s-ar fi dus, de el însuși nu scăpa. Acum o jumătate de an a nimerit aici, în asprul ținut al Ladogăi, la construcția de linii de înaltă tensiune și i-a plăcut liniștea posacă a locurilor acestea, întunecatele păduri de brazi, drumurile pustii, singuratică, pinii ca niște catarge solitare, cu trist cîntătoare coroane, reținerea rece a băștinașilor și simplitatea prietenoasă a tovarășilor de muncă.

Nu mai semăna acum de loc cu băiatul modest și îngrijit care se întorsese din armată. Și cu toate că nu lesne s-a distrus ceea ce s-a clădit de-a lungul anilor, totuși, nu degeaba se spune : picătura sfarmă piatra. Dar el nu era de piatră și nu o picătură l-a sfărîmat. A învățat Alexei să-și piardă ceasuri întregi în crîșma puturoasă și îmbîcsită de fum a șoferilor, în care acordeonistul orb, cu orbite adînci și negre din care parcă o pasăre i-ar fi zmulș ochii, cînta, monoton, fără răgaz : *Pe dealurile Mancuriei, Valurile Dunării* și anume pentru Alexei, după ce-a primit bacșîșul în laba lui uscată, avidă, cîntecul preferat al acestuia — *Batista albastră*. A învățat să bea vodcă pe nemîncate, să se împrietenească repede și să se certe la cuțite cu oameni pe care îi vedea pentru prima și ultima oară în viață ; a învățat cu fetele ca, înainte de cuvinte, să pună în funcțiune mîinile, a învățat să nu se gîndească nici la prezent și nici la viitor. Numai la trecut n-a învățat să nu se gîndească. Nu-l tulbura cîtuși de puțin că unii colegi de cămin s-au îndepărtat de el, că fetele mai curățele și mai cumsecade nu voiau să aibă de-a face cu el, că șeful coloanei auto, Kosacev, aproape că nu-și ascunde disprețul față de el și-l ține la lucru numai pentru că e « disperat », întotdeauna gata să plece și să plece acolo unde ceilalți dau înapoi. Pe lungile drumuri ale șantierului i s-a întîmplat să întîlnească băieți la fel ca el, zdrobiți aidoma lui de viață. E drept, nu avea cine știe ce nevoie de tovarășia lor, ei nu erau în stare să-l zmulgă din marea lui singurătate, dar nici nu urmărea asta. Își îndrăgise starea lui de orfan, îndrăgise drumurile lungi, pustii cu greutățile și oboseala lor. Nici acum, în mînia lui împotriva lui Kosacev, Paniutin și lui însuși, nu era sincer pînă la capăt. Undeva în sine a

lui, se bucura chiar de această neașteptată și grea călătorie, fiindcă-i plăcea să se cheltuiască pînă la pierderea deplină a tuturor forțelor. Prefera uitarea pe care ți-o dă oboseala pricinuită de-o muncă grea, uitării date de vin . . .

Acul vitezometrului tremura în jurul cifrei douăzeci. Cu o asemenea viteză puțin probabil că va ajunge la sectorul patru mai devreme de trei ceasuri. Nu-i mai era somn și nici legănatul de pendul al « măturătorului » care ștergea de pe parbriz chiciura lipicioasă nu-l mai adormea ca la începutul călătoriei.

Luna se ascunsese sub un nor și orizontul se tăie în două. În față, acolo unde se sfîșia lumina farurilor, drumul se izbise de zidul negru al nopții, și părea că mașina se va sfărîma de această impenetrabilă beznă dură. Dar zidul nu-ți dădea voie să te apropii de el, fugea tot mai departe și mai departe și în urma lui șoseaua creștea, născută parcă din lumina farurilor. Uneori, din neființa neagră, pe marginea drumului sărea fie un tufiș, fie un copac, fie un stîlp bătrîn care cîndva marcase verstele, și după ce-și trăia scurta lui clipă, dispărea. Verde, în globul stropilor înghețați, o ramură de brad, spînzurînd deasupra drumului, își filfii culorile de curcubeu, se stinse brusc, neagră și greoaie, plezni cu putere geamul din față, revărsînd pe capotă țurțuri sticloși, și dispăru. Mașina pătrunse în desiș și dînd la o parte crengi și ramuri, își croi drum prin coridorul împădurit. Crengile scrijeleau caroseria și ușile mașinei, zgîrîiau învelișul, împungeau roțile; în uruitul măsurat, familiar al motorului, care pentru șofer era aidoma cu tăcerea, zgomotul vieții din afară năvăli impertinent și brutal. Chipul lui se umbri de ciudă. Ocrotindu-și singurătatea și neparticiparea la nimic din ce se află dincolo de geamurile cabinei, apăsă pe accelerator și cînd acul vitezometrului urcă, trecu în viteza a cincea. Mașina începu să scuture, stabilitatea încălcată se răsfîrînse cu o durere nouă în trupul ei, dar foșnetul ramurilor încetă, sunetele din afară se făcură mai molcome, mai rare, mai mărunte, și bărbatul își primi înapoi, aproape întreagă, tăcerea dinainte.

În sfîrșit, pădurea rămase în urmă. Bîcikov micșoră viteza și mersul mașinii era acum, iarăși, încordat, egal. În schimb, după apăsarea crescîndă din șale, el simțea că drumul alunecă pe nesimțite în pantă. Razele galbene ale farurilor se albăstriră și alunecară, ceața învîrtejindu-se în ele. Puse lumina pe faza apropiată, de parcă ar fi vrut s-o adune sub roțile din față ale mașinii. Ceața țîșnea chiar din pămînt și, învăluite în mișcătoarea pîclă albăstruie, adîncile brazde, dîmburi și hîrtoape ale drumului sfîrtecat păreau valurile vii ale unui rîu. Pe ambele maluri ale acestui rîu, în întîmpinarea mașinii, veneau în goană, aidoma unor pitici, albele pietre kilometrice. Ceața se încolăcea mai deasă și adevă-

ratul rîu, nevăzut din pricina ei, sălta sub roțile mașinii scîndurile podului de lemn, ce răsunau domol. Mașina birui o hîrtoapă și ieși din ceață în întunericul curat, de catifea. În față se iviră luminile unui sat, Bîcikov dădu drumul la faza mare și o lungă rază argintie se înfipse în fereastra întunecată a colibeii celei mai apropiate.

Nepăsător față de seara vîntoasă, neprietenoasă, rece, dar nu geroasă, ci înțepătoare ca adeseori în miezul toamnei și al iernii, tineretul petrecea. Se dănțuia chiar în mijlocul uliții. Vuietul motorului înghiți muzica și întunericul îl ascunse pe acordeonist de ochii lui Bîcikov, căruia aceste perechi care se învîrteau în ritmul unei muzici neauzite îi păreau stranii. Zmulse de faruri din beznă, parcă nici nu-și dădeau seama că înspre ele înaintează un munte gigantic, se învîrteau, se învîrteau mereu ca niște spirite neînsuflețite, prin care camionul putea trece ca prin ceață. Bîcikov apăsă pe claxon și un sunet strident, lung, disperat, spintecă noaptea. Perechile se dădură în lături fără voie, unii zburară chiar de sub roțile camionului, cînd Bîcikov nici nu-i mai vedea din pricina capotei, dar nimeni nu-și întrerupse dansul, și fermecata rotire lină nu se opri.

« Uite, afurisiții ! » surîse în sine Bîcikov, își îndreaptă trupul, căscă cu troznet, și-și aminti că sub scaun are un sfert de vodcă neîncepută. Acest fapt îl bucură, deși pentru moment nu simțea nevoia să bea. Dar era plăcut să știe că ea stă acolo, rece-ecișoară și lunecoasă. « Deocamdată, las' s-aștepte . . . » Scoase din buzunar un pachet moale de țigări « Priboi », îl scutură, trase cu dinții o țigare, își scăpără bricheta și începu să fumeze.

Mașina se apropie de barieră și în dreapta șoselei licări silueta unei femei cu mîna ridicată. De fapt, Bîcikov nu izbuti să vadă decît această mînă albă, desenată cu claritate în întuneric. Frîna brusc, dar mașina alunecă încă o bucată bună de drum. Trecu cîtăva vreme pînă ce femeia să ajungă la mașină.

— Mă luați, tovarășe șofer? auzi el un glas care gîfția.

Bîcikov scoase capul din cabină. Era întuneric, dar cu toate acestea izbuti să vadă imediat că femeia e tînră, de cel mult douăzeci și cinci de ani. Privirea lui coborî din deprindere de sus în jos, pipăind și cîntărind părul blond scăpat de sub basma, care în sclipirea fulgilor de zăe padă, din pricina vîntului și a frigului, părea de sticlă, obrazul rotund și pur, pieptul ferm sub jacheta de mînz. Și cu un glas rău spuse:

— Urcă !

Cînd femeia se cățără pe treapta înaltă, aruncînd mai înainte în cabină două sacoșe, umplute pînă-n vîrf și legate cu un nod, zări genunchiul rotund sub ciorapul de mătase bine întins și o gheată de cauciuc înaltă și neagră. « De unde-o mai fi răsărit și împopoțonata asta . . . ? ! »

Femeia se așează în sfârșit, își rîndui cît mai bine la picioare sacoșele și suspină fericită:

— Da'știu c-am avut noroc. Nici nu mai nădăjduiam să ajung la sectorul patru. Și apoi speriată deodată, făcu: — Acolo mergeți?

— Chiar acolo.

Acum, Bîcikov ghici pricina simțămîntului său de ostilitate față de această femeie necunoscută: ea îi amintea prin ceva nedefinit de Tosia. Nici în trăsăturile feței, nici în cele ale trupului nu exista asemănare. Tosia era mai înaltă, mai slabă, cu părul mai închis, cu ochi și gura mai mare; asta era mai scurtă, mai îndesată și mai voinică, cu trăsăturile feței mici, fine; nasul și gura mică, ochii luminoși mici, părul blond. Numai rotunjimea imperturbabilă a feței le era comună. Dar nu în asta sta asemănarea. Această femeie l-a învăluit din primul moment cu acea străvezime, cu acea rece, bruscă francheță exclusivistă, proprie Tosiei. Faptul că nici măcar nu s-a uitat la el cînd s-a instalat în cabină, că în cuvintele și gesturile ei nu exista nici o urmă de joacă, firească între o femeie tînără și un bărbat tînăr, chiar și aceea neglijentă, disprețuitoare naturaleță cu care și-a pus piciorul pe scară, vădeau o fire neatîrnată și totodată uscată și superficială — firea Tosiei...

Urni mașina. Femeia se ridică puțin și-și potrive fusta să nu se motolească. Fața ei rotundă și liniștită reflecta obișnuita satisfacție a călătorei, încredințată în sfârșit că se îndreaptă spre țintă.

Bîcikov aștepta ca ea să-l întrebe ceva, măcar de genul: de unde vii, sau cînd ajungem la sectorul patru — dar femeia tăcea și nici măcar nu se uita în direcția lui. Și în asta era ceva din Tosia, din zgîrcenia ei sufletească. Nu degeaba, pe vremea copilăriei și a adolescenței lor, se mulțumea cu tovărășia lui și nu căuta să-și facă prietene.

— Locuiți la sectorul patru? întrebă Bîcikov.

— Îhî! făcu ea, fără să întoarcă capul.

— Băștinaș?

— Nu, din Tihvin.

— Și cum ați ajuns aici?

— Ca toți — m-am angajat.

— Măritată?

Femeia clătină negativ din cap.

— Ai pe cineva? întrebă Bîcikov, începînd s-o tutuiască.

— Pe naiba! Nu pentru asta am venit aici.

Iar în aceste cuvinte ale ei nu era nici urmă de joc, nici umbră de cochetărie.

— Dar pentru ce ai venit? întrebă Bîcikov.

— Pentru ce a venit toată lumea, răspunse ea cu glas încăpățînat.

— Să ciupești niscaiva parale?

Femeia nu răspunse, dar Bîcikov pricepu c-o nimerise. Și își simți superioritatea asupra acestei femei puse la punct, îmbrăcată elegant, care-și cunoaște prețul; lui, puțin îi păsa de câștig.

— Strîngi bani de zestre? rîse el.

— Poate și de zestre, răspunse ea cu o provocare.

— Și mă rog, unde lucrezi?

— La magazin.

— Ei, atunci o să-i aduni degrabă, spuse Bîcikov.

Ea nu-i răspunse, continuînd să privească calm și nemișcată înainte.

Bîcikov se strădui să și-l închipuie pe viitorul ei soț. Îl vedea — cam în genul agronomului Tosiei: un tip matur, fleșcăit, uscățiv, cu ochelari. Oare de ce acestor fetișcane zdravene, independente, care-și construiesc cu seriozitate viața, le place să ia de bărbați oameni de la oraș, solizi, cu știință la carte. « N-o să încapă pe mîna unui flăcău simplu și modest ca mine », se gîndi Bîcikov, uitînd că de mult încetase să mai fie simplu și modest. De altfel, el se privea acum cu ochii tovarășei sale, care n-avea habar de viața lui strîmbă și de proasta lui faimă de azi. Și-l fulgeră o arzătoare dorință să-i joace o festă acestui agronom ce-i sta veșnic în cale, acestui motan perfid care răpește cele mai bune fete flăcăilor dintr-o bucată, adevărați.

— Eh, dar așa o mîndrețe se mărită și fără zestre! spuse el și, luîndu-și mîna de pe volan, înșfăcă umărul pufos al femeii.

Cu o mișcare rapidă, de parcă ar fi așteptat asta, ea îi dădu mîna jos. O prinse de cot, trăgînd-o spre el. Ea se smulse și cînd el își repetă încercarea, îl apucă de degete și strîngîndu-l destul de tare, îi luă mîna și i-o puse pe volan.

— Te-a apucat, spuse ea, de altfel fără să se arate prea supărată.

— Ești beat, sau ce?

— Nu! zîmbi Bîcikov. — Bine că mi-ai adus aminte.

Frînînd, se aplecă, căută printre cîrpele de șters sfertul de vodcă rece ca ghiața, îl găsi și după ce lovi fundul sticlei de genunchi, scoase dopul.

— Tragem o dușcă?

Femeia scutură cu scîrbă din umeri.

— Nici moartă nu pun spurcăciunea asta-n gură.

— Treaba ta...

În ciuda așteptării, vodca nu mergea și după două înghițituri, mari, Bîcikov scoase sticla din gură. Deși vodca nu i se păruse gustoasă, totuși o căldură plăcută i se răspîndi prin corp, și capul nu numai că nu i se încețoșă, dar i se făcu dimpotrivă mai limpede și simțurile amorțite din pricina oboselii își recăpătară ascuțimea din timpul zilei. Prin obișnuita

duhoare de benzină și ulei simți mirosul înțepător de blană jilavă zăcînd la căldură și-o adiere de parfum sau de apă de colonie, amestecată cu pudră. Și din nou se mișcă ceva în Bîcikov. Își strecură mîna dreaptă pe după spatele femeii și încercă s-o îmbrățișeze.

— Lasă-mă ! Auzi ! Se smulse cu violență.

— la nu mai face pe mironosița ! spuse cu obidă Bîcikov.

— Ce tot vrei ? întrebă femeia, întorcîndu-se pentru prima oară spre el.

Și ciudat, chiar și atunci cînd era mîniosă, obrazul ei își păstra imobilitatea, așa de întinsă era pielea ei netedă și tînără. Toată furia i se concentra în ochii mici, sclipitori, de culoare deschisă.

Bîcikov nu știa ce vroia. Era prea dărîmat, prea ostenit ca să mai vrea ceva. Vroia, de fapt, un singur lucru — să se simtă pentru o clipă stăpîn pe situație. Astfel ca de el, Bîcikov, să atîrne soarta străvechiului său dușman și fericitului rival. Dacă ar fi fost așa, el singur ar fi lăsat-o în pace — să disprețuiești puterea e cu mult mai dulce decît s-o folosești. Dar împotrivirea îndărătnică a femeii dezlănțuia în el răutatea. O înșfăcă din nou cu forță de umeri.

— Lasă-mă ! Nu sînt din alea ! Lasă-mă ! Cobor . . .

— Gura ! spuse el liniștit. — Că de nu, te dau jos imediat.

— N-ai decît. Și așa nu mai merg.

Bîcikov opri mașina, se întinse peste genunchii femeii și deschise portiera. În cabină pătrunse un frig tăios, pătrunzător.

— Coboară ! spuse Bîcikov, fără să se uite la ea.

— N-o să te mai legi de mine ? spuse ea deodată, aplecîndu-se spre el și privindu-l rugătoare în ochi. — N-o să te mai legi, drăguțule ?

« Uite că acum îi sînt și drăguț, surise Bîcikov pentru el. — Nu mă prinzi tu cu asta ! »

Puse faza mică, opri contactul și ieși din mașină. Frigul și întunericul îl învăluiră din toate părțile. Da, nu mai avea sens acum să rămînă singur pe drum. După ce ridică capacul capotei, verifică nivelul uleiului, apoi scoase dopul radiatorului, de unde țîșni fîșîind aburul fierbinte, alburiu, să vadă dacă nu cumva clocotește apa. Izbi cu tocul în cauciucurile tari ca piatra ; așezat în genunchi, trase puțin funiile care țineau containerul și se întoarse la loc.

Femeia sta nemișcată, umflîndu-și buzele. Și din nou chipul ei senin, rotund, îmbrăcămîntea ei îngrijită, fercheșă, iscară în Bîcikov un sentiment de ciudă și iritare. Obrajii ei netezi, părul ei întunecat din pricina zăpezii care se topea, sîinii ei tineri, îndesați, picioarele ei voinice cu genunchi rotunzi nu erau pentru el. Așa cum nu pentru el a fost un alt păr întunecat, un alt obraz rotund, cu gropițe adînci în obraji, un alt trup puternic, necunoscut.

Bîcikov scoase o țigară, începu s-o frămînte în degete, și o rupse. O azvîrli pe fereastră, scoase o alta și-o aprinse. Fumul de tutun uscat se ridica greu, nu ajungea pînă la inimă. Bîcikov azvîrli și țigarea asta.

— Ce facem, plecăm? spuse femeia încet și fără grabă.

Bîcikov își puse mîna pe genunchiul ei. Femeia nu se clinti. Atunci, trecu motorul în viteză a doua și camionul, tremurînd din toate viguroasele lui încheieturi, se urni. Dominîndu-l, Bîcikov, trecu pe rînd în viteză a treia, a patra, și în sfîrșit, în a cincea. După asta își așează din nou mîna pe genunchiul femeii. Întîlnind prinzătoarea metalică a jartierei, mîna lui alunecă mai departe și Bîcikov simți sub palmă trupul viu. Femeia stătea cu fața întoarsă spre fereastra de lîngă ea, și parcă nici nu-și dădea seama de atingerea lui. Bîcikov își plimbă ușor mîna pe piciorul femeii, rece, fraged, neajutorat. O milă și o imposibilă duioșie îi strînseră inima. Își retrase încet palma cu foarte multă grijă, de parcă s-ar fi temut să nu jignească femeia cu această mișcare, tresări cînd dădu iarăși de bareta metalică, și oftă ușurat cînd în sfîrșit își eliberă mîna.

Își puse palma pe volan și-o ridică imediat. Pe ea, ca un al doilea înveliș lipit de piele, ca o răcoare ușoară, se păstra atingerea interzisă, și din palmă se răspîndea ca un torent în toată ființa lui Bîcikov un confuz sentiment de rușine, milă, remușcare și inexplicabilă și neînțeleasă bucurie.

— Nu te teme . . . rosti el răgușit, cu trudă. Acum nu mai sînt . . . Nu știa cum să se definească și nu-și sfîrși fraza.

Femeia privea drept înainte prin parbrizul înghețat și translucid, răsfrîngîndu-și în afară buzele groase și clipind des din genele deschise și țeapoase.

— Adevărat că nu sînt . . . repetă Bîcikov. — Viața m-a rănit, oamenii m-au rănit . . .

Femeia tăcea.

— Poate că mă înțelegi? spuse cu tristețe Bîcikov privind-o în ochi. Din prostie, din amărăciune . . .

— Eu nu te-am jignit în niciun fel, se înduplecă ea în cele din urmă.

— Nu dumneata ! Și cu febrilitate, încîlcit, se apucă să-i povestească tot ceea ce nu spusese nimănui și niciodată, nici treaz, nici beat : despre iubirea lui, despre trădare, despre suferința care i-a pîrjolit sufletul.

Ea nu-l întrerupse cu nici un cuvînt, dar buzele îi rămaseră la fel de bosumflate și fața la fel de închisă. Nu-i ierta insulta și Bîcikov înțelegînd alt de crunt și de murdar o jignise, dorea doar ca ea să-i îngăduie să vorbească pînă la capăt. Atunci, va vedea ea că nu este un om pierdut de vreme ce are într-însul un suflet viu, și-o să-l ierte.

— De-o jumătate de an pribegesc prin lumea largă și nu-mi găsesc încăieri locul . . . Mi-e și scîrbă să mă uit la mine . . . Iar eu iubesc casa,

iubesc familia, iubesc copiii . . . Numai să mă alipesc de inima cuiva și aș da totul ca omului drag să-i fie bine cu mine . . .

Vorbea și, cu fiecare cuvînt, simțea tot mai intens că această femeie curată, tăcută, la locul ei, înțîia confidentă a inimii lui înșelate, îi devine tot mai necesară și mai apropiată. Iar sărăcăciosul « aha » prin care ea îi confirma din cînd în cînd că-l ascultă, îi trezea în inimă un ecou fierbinte.

Asemănarea ei cu Tosia nu-l mai stînjenea, dimpotrivă, vechea Tosie căpătase parcă un chip nou, se contopise cu această femeie, se dizolvase în ea.

Intuind vag îndărătul trăsăturilor liniștite, închistate ale însoțitoarei sale un solid simț al echilibrului, care-i plăcea prin contrast cu dezgustătoarea lui înstrăinare de azi, Bîcikov spuse:

— Nu alerg după bani, și așa, cîștig peste o mie cinci sute. Pentru mine nu cheltuiesc nici jumătate. În fiecare lună îi trimit mamei o mie. Ea, săraca, nu se bucură de acești bani, plînge cînd îi primește: « Mie, scrie, nimic de la tine nu-mi trebuiește, am casă, gospodărie, muncesc și eu, și mai am și fetele pe lîngă mine ». Pentru mama, singura lumină ar fi să mă știe așezat la casa mea și să-și legene nepoții. Iar eu, îți spun drept dumitale, nu mă speriu de nici-o muncă, numai să am pentru cine . . .

Bîcikov se uită cu timiditate la tovarășa lui. Ședea la fel de dreaptă, de nemișcată, de dîrză, de serioasă, dar se pare că ceva se dezlănțuise înlăuntrul ei, căci pe chip îi apăruse o neliniște, buzele nu-i mai stăteau îmbufnate, ci fremătau roze, domol și egal, între două gropițe întunecate. Bucuros de această încredere deșteptată, Bîcikov spuse încet:

— Pe oricine o să întrebî despre mine, orice îți va spune: și că trag la măsea, și cîte și mai cîte, dar n-o să auzi pe nimeni că-s trîntor sau prost muncitor. Eu zic că atîta vreme cît omul nu s-a răcit de muncă, nu e tîrziu să fie îndreptat pe drumul cel bun. Dumneata cum crezi? întrebă el cu nădejde.

Femeia nu răspunse. Bîcikov așteaptă o clipă, apoi se întoarce și cu atenție o privi drept în față. O răsuflare domoală, egală, adîncă, ieșea din mica ei gură întredeschisă și ochii acoperiți de pleoape scurte cu gene bălaie, ca acele, păreau că clilesc. Dormea. Aceasta nu-l jigni, ci dimpotrivă îl înduioșă pe Bîcikov ca o nouă dovadă de încredere. Ea nu se temea de el, ci parcă i se încredințase lui; va să zică cele spuse de el i-au mers la inimă. Și acest încrezător și neajutorat somn îi apărea ca un răspuns tăcut la întrebarea pe care nu i-o pusese de-a dreptul. Și atunci, din străfundurile ființei sale izbucni un cuvînt gîngăș, fierbinte, pîrjolitor, dătător de nădejdi, sacru.

— Nevastă ! rosti el doar cu buzele. — Nevastă !

O lacrimă solitară îi arse obrazul. Se fîstîci, izbucni în rîs și-și șterse obrazul de umăr.

Un fel de măzăriche începu să izbească mărunț în parbriz; mașina intrase într-o zonă de ploaie. Asta se întîmplă adesea în acest anotimp — să treci în aceeași zi din iarnă în toamnă și din toamnă în iarnă. Vreji de ploaie, goniți de vînt, zburau spre camion ca niște negre și scurte săgeți. Capota se acoperi cu fîntîni minuscule. Vîntul se porni să șuiere sub tînichaua aripilor și în căldura iradiată de motor se strecurau ace de frig pătrunzător. Bîcikov își scoase scurta și, cu grijă, străduindu-se să n-o atingă, înveli picioarele femeii.

Vîntul umed răzbea prin toate crăpăturile mașinei, dar goana fierbinte și iute a singelui îl apăra pe Bîcikov de frig. Asculta respirația ușoară a celei adormite și în el cînta sentimentul călătorului care, după lungi pribegii, s-a înapoiat în sfîrșit acasă. Și asemenea drumețului întors din depărtări, nu se mai sătura să pălăvrăgească. Chiar dacă nu ajungea la urechea femeii sunetul glasului său, ea îl va desluși negreșit cu acel auz lăuntric.

Și Bîcikov vorbea și vorbea — despre trecut, despre prezent, despre viitor, despre cît tînjește după un om apropiat, despre faptul că această întîlnire înseamnă salvarea lui.

Deodată, Bîcikov amuți și își apropie capul de geam. Prin ploaia amestecată cu zăpadă, zări pe șosea silueta întunecată a unui bărbat. Apăsă cu degetul pe claxon și imediat și-l trase înapoi, temîndu-se ca nu cumva zgomotul strident să-i trezească tovarășa de drum. Bărbatul de pe șosea făcea semnă stîngace cu mîinile și striga ceva. Bîcikov semnaliză cu farurile să se dea la o parte și cînd omul sări îndărăt, trecu ca fulgerul pe lîngă el, fără să micșoreze viteza. « Locul e ocupat, dragă tovarășe », spuse el cu voce tare de parcă omul l-ar fi putut auzi.

Sectorul patru răsări în fața lui și pe coastă ca o ghirlandă de lumini electrice. Se întindea pe creasta dealului, dincolo de rîu. Bîcikov intra în goană pe gheață și simți sub roțile mașini o moliciune bizară, elastică și mobilă. Acolo de unde venea, rîurile erau solid încătușate de ghiață și pe ele se formaseră drumuri de zăpadă, carosabile. Aici însă era dracu' ție ce — un fel de plămadă vîscoasă. Dar lui Bîcikov îi rămînea o singură ieșire: să gonească înainte. O singură clipă de oprire și era pierdut pe vecie, nici un fel de forță nu-l mai putea salva. Cu atît mai mult, cu cît de la rîu pînă în vîrfurile dealului unde se afla sectorul patru, ducea un drum abrupt, și mașina avea nevoie de viteză.

Razele farurilor dezvăluiră din vreme primejdia: ele se proptiră în panta abruptă și se răsîndiră pe lutul umed, cărnos, care fusese pesemne toată ziua spălat și murat de ploi. De fapt, nici nu exista un drum, ploaia

îl nimicise. Era o fișie roșcată, brăzdată de gropi mari, pline de apă, între șanțuri adânci prin care alergau șuvoaie. Hotărîrea fu luată într-o clipă . . . Bîcikov schimbă viteza, sufocîndu-se, luă asupra sa greoaia inerție a încărcăturii și, cu trudă, în viteza a doua, începu să urce.

La început părea că totul merge de minune. Camionul tremura, se lăsa pe-o parte cît pe-aci să se răstoarne, intra cu botul în sol, dezgropa noroi și apă tulbure, dar biruia cu îndărătnicie panta. Pe urmă, Bîcikov simți că se întîmplă ceva în spate, că mașina e trasă încet și sigur într-o parte și-n jos. Nu era vorba că roțile din spate derapau, dar însuși drumul aluneca, trăgînd după el camionul.

El fugea de sub roți, împingîndu-le în șanț, camionul mergea înclinat, ca un cîine de pe-o uliță sătescă. Iar Bîcikov putea să se împotrivească la toate astea numai printr-o înaintare egală, cumpătată și neclintită. Nu cuteza nici să apese pe accelerator, nici să schimbe viteza — ar fi însemnat pieirea. Nu se putea opri, ar fi fost tras cu siguranță înapoi. Putea birui drumul numai printr-o stăpînire de sine și-o răbdare de fier, printr-o efortare egală și statornică, și acest drum era afurisit de greu, pentru că fiecare mușchi, fiecare nerv cereau explozii, gesturi bruște, lovituri de luptător. «Nu se poate!» își spuse el cu hotărîre, apăsînd egal și slab cu vîrful cizmei pe pedala acceleratorului și învîrtind ușurel volanul în direcția în care derapa mașina. Piciorul așezat pe pedală părea că amorțește, pulpa îi era cuprinsă de-un tremur dureros, dar el nu se lăsa pradă acestei dureri înșelătoare. Piciorul se răzbuna pentru că nu i se îngăduia să-și scurgă toată puterea în accelerator, să slăbozească forța motorului, acum nefolositoare, păguboasă . . .

În timpul acesta, femeia dormea, cuibărită în colțul cabinei. Ea i se încredințase cu totul și mai bine ar fi murit decît să-i înșele încrederea. În față, Bîcikov vedea o fișie de iarbă brun-cenușie din anul trecut ; dacă va izbuti să ajungă la ea, roțile se vor afla pe teren solid. Atunci mai e nevoie numai de-o ultimă, viguroasă zmucitură, și mașina va învinge urcusul.

Palmele umede îi alunecau pe roata volanului, o sudoare usturătoare îi ardea ochii prelingîndu-se pe pomeți. Picături calde îi curgeau pe obraji, umplîndu-i cu sare gura uscată. Rigola cu apă de ploaie gîlgîitoare era la cîțiva metri cînd Bîcikov simți că roțile s-au prins de pămînt. Apăsă pe accelerator, slobozind toată energia amortită în picior. Camionul se cutremură, tresări, și pur și simplu se zvîrli pe coama dealului. În față, chiar pînă-n sat se deschidea un drum brăzdat de încrețituri groase și de băltoace, dar în sfîrșit un drum sigur.

Bîcikov își șterse fața cu poalele cămășii, și-și linse buzele sărate. Fiecare nerv, fiecare mușchi îi erau prinse într-o durere surdă, prelungită, de parcă ar fi cărat în spate camionul cu întreaga lui greutate.

Se uită la însoțitoarea lui. Dormea somn dulce, fără să știe de înclătata lui bătaie cu drumul. Și așa și trebuie să fie: el să-i păzească liniștea și somnul, toate greutatea care se pot abate în calea unui om le va lua asupra lui, căci spinarea îi e zdravănă, va duce orice povară, va birui orice munte, numai ea să fie alături.

Cătuțul nu dormea încă, în multe case și barăci ardea lumina. Ardea și deasupra porții de intrare, și în marile ferestre ale magazinului în fața căruia Bîcikov opri camionul. Femeia nu se trezise când mașina își ducea chinuitoarea ei luptă cu drumul, dar acum, liniștea neașteptată o zmulse într-o clipă din somn. Se scutură ca de friguri, își plimbă dosul palmelor peste ochi, căscă și începu să-și caute sacoșele. Mîna ei dădu de scurta lui Bîcikov, și o așeză pe spătar. Găsindu-și sacoșele, le împinse la marginea cabinei, deschise cu neîndemînare apăsînd cu amîndouă mîinile portiera și sări pe pămînt. Apoi își scoase sacoșele. Aplecat peste spătar, Bîcikov urmărea, surîzînd, mișcările ei puțin buimace, dar ferme și hotărîte.

— Și ce-o să se întîmple acum cu noi? întrebă el cu o duioșie în care se simțea așteptarea.

Femeia îi întinse ceva și Bîcikov vru să ia acest ceva din pumnul ei micuț, și chiar îi atinse degetele cînd, deodată, înțelese că sînt bani. Ca fript își trase mîna și două bancnote mototolite de cîte o rublă căzură în noroi.

— Dumneata . . . ce . . . ce? se bîlbîi el speriat.

Femeia se aplecă și culese banii.

— N-ai pic de conștiință! spuse ea cu răutate și începu să scotocească în geantă. — Pînă la Vîselki se iau zece ruble.

— Da' cum poți?! strigă cu tristețe Bîcikov. — Îndrăznești să-mi faci mie asta?!

Femeia găsi bancnota căutată și i-o întinse lui Bîcikov.

— Treisprezece, mai mult nu dau.

— Așteaptă . . . ! Bîcikov simți cum rînjetul i se preschimbă într-un surîs jalnic, sinistru, șui. — N-ai auzit ce ți-am spus?

— Dacă'ar fi să-i auz pe toți, nu mi-ar mai ajunge urechile. lei sau nu banii?

— Cum poți să faci asta? țipă cu disperare Bîcikov și, de neputință, începu să înjure. -

— Destul cu huluganismul c-aici nu ești pe șosea. Acuș' te dau pe mîna miliției . . .

Bîcikov se uită la fața ei mică, răutăcioasă, impasibilă pînă și în mînie, la fața ei cu trăsături mărunte, la această față de femeie mediocră și înțelese că n-are pe cine învinovăți în afară de el însuși. Tot ce crezuse

despre această femeie existase doar în închipuirea lui, căci ei puțin îi păsa de el. Se prefăcuse că ascultă ca s-o lase în pace și s-o ducă mai departe, și după ce se lămurise că n-are de ce să se teamă, adormise liniștită.

— Nu « huluganism », o îngînă el, cu dispreț și durere. Învață să vorbești, țoapo !

Băgă cu violență mașina în viteză și porni cu o asemenea zmucitură că noroiul țșnit de sub roți împrășcă strălucitoarele ghetete negre ale femeii.

La baza sectorului patru nu se afla nimeni în afară de paznicul care dormita în cojocul său gros. Bîcikov tăbări pe bătrîn. De ce naiba au cerut transformatorul dacă nici măcar n-are cine să-l primească ? Nemer-nici și birocrații Puțin le pasă că un om își riscă pielea ca să le aducă încărcătura ! Paznicul buimăcit se năpusti la telefon și Bîcikov se urcă iar în cabină. Tremura din creștet pînă-n tălpi. Își încheie scurta, își trase picioarele spre stomac căutînd căldură în propriul lui trup. Dar nimic nu-l ajuta, frisonul mărunț, antipatic, îl cutremura pînă-n vîrfurile degetelor.

Pe urmă, însă, au venit fuga niște oameni, mulți oameni, printre ei șeful sectorului, un inginer în vîrstă, cărunț. Îl scoaseră cu forța pe Bîcikov din cabină, îi strînseră mîna, îl bătură pe spate, îl îmbrățișară, iar șeful de sector voia să-l și sărute, dar Bîcikov se trase îndărăt, și șeful îl împunse cu mustățile lui reci și aspre undeva pe sub falcă și toți spuneau că Bîcikov e un erou, și așa și pe dincolo. Pare-se că trimiseseră în calea lui pe un om de-al lor să-l prevină pe șofer că nu poate trece cu mașina. El însă, ce curajos a fost, nici nu l-a băgat în seamă și a trecut totuși, ce mai încoa' și-n colo — a salvat sectorul patru ! Bîcikov își aminti de omul care făcea semne pe șosea și căruia el, cotropit de noua lui fericire, pur și simplu nu-i dăduse atenție.

— L-am adus și gata ! spuse el cu grosolănie. Descărcați mai repede, sînt obosit . . .

Șeful sectorului vru să-l convingă să se ducă să se odihnească. Căminul e la doi pași, lîngă bază, iar camionul îl va conduce șoferul de serviciu. Bîcikov însă nici nu-l asculta : nu de somn și de odihnă îi ardea lui acum.

Cînd se sfîrși descărcatul, urcă în cabină, și se îndreptă cu mașina spre poartă. La capătul uliței lungi și acum întunecate — era tîrziu, scliepa la fel de luminoasă ca și înainte firma de deasupra bufetului. Bîcikov își închipui cum va pătrunde în zăpușeala fierbinte, îmbibată de mirosul înțepător de bere, cum va da pe gît vodca din paharul șlefuit cu reflexe verzui pe margini, cum i se va răspîndi prin vine ca apoi să-l izbească

în cap ca un narcotic amețitor, dizolvînd amintirea vie și suferința în dulcea tristețe a beției, cum va țîșni din această tristețe cîntecul Batistei albastre și cum atunci, se va pierde cu desăvîrșire . . .

O mireasmă suavă, gingașe, abia perceptibilă stăruia în cabină. În ea nu mai rămăsese nimic din mirosul de apă de colonie ieftină, de pudră și blană jilavă și tocmai de aceea deșteptă în Bicikov nu amintirea proaspetei sale tovarășe de drum, ci a alteia, încă neîntîlnite de el. Astăzi, greșise într-un fel prostesc și jalnic. Dar ce să-i faci? . . . În schimb, a aflat că ea există. Există în el, contopită cu făptura lui, numai să n-o piardă în sine și, atunci, ea se va ivi aievea, pe un drum de zi sau de noapte, se va ivi pentru totdeauna. Oftă ușor și adînc și-și molcomi chinuitorul tremur.

Uriașul camion ce mergea hotărît spre țelul său frînă deodată și frîmele sîsîiră, întoarse brusc, dădu îndărăt și, împlîntîndu-și toată lumina farurilor în fereastra luminată a bufetului, luă viteză și porni înapoi.

În românește de MADELEINE FORTUNESCU



DESTIN

Urbanski nu cunoștea îngrădiri.

Ce înseamnă o familie de oameni? Brațul prietenului pe care-l simți mergând alături în zile de soare, în zile grele, urcînd la munte. . . Dacă privești înapoi e doar pentru a merge mai sigur înainte.

— Jenka, Jenka, ce ți-a venit să te așezi în automobilul acela? Știi, n-ai putut să nu mergi. Știu că nu-ți place să lași pe alții să facă în locul tău ceva. Știu că nu cunoști hotare în năzuința ta de-a crea. Mereu spuneai: «Fac singur, fac singur. » Da, un om puternic ca tine cu greu putea înțelege că pentru ființa omenească există hotare. Și iată automobilul zace într-o rîndă, pe cînd tu. . .

Evgheni Urbanski era bun ca pîinea caldă și simplu ca pămîntul. Îmi amintesc că în timp ce se turna filmul Scrisoare neexpediată, el a crescut doi pui de vultur care după ce-au învățat să zboare se întorceau mereu, îl căutau, se așezau pe umerii lui. Iar după ce el și-a terminat misiunea în film și a plecat, vulturii continuau să mai vină, dar toate străduințele noastre de a-l înlocui pe Urbanski au rămas fără de succes. Vulturii îl căutau pe el, de el aveau nevoie și, negăsindu-l, plecau.

Nu cunosc un alt actor care să poată sta alături de Urbanski în ce privește forța de convingere socială și puterea de exprimare a conștiinței cetățenești. Mulți ani rolul lui Gubanov jucat de el în filmul Comuniștii va rămîne pentru mine o pildă de conștiință și înflăcărare a omului de partid, iar Astakov din Cer senin o întrupare a fermității și credinței în sine. Talentul viguros al lui Urbanski era un talent care știa să convingă.

În timpul uneia dintre filmări, el m-a întrebat o dată: — Îți place Maiakovski? I-am răspuns fără prea multă convingere: — Nu prea. . .

Păru a nu înțelege: — Cum ai spus?

Eu continuam să stau întins în cușeta mea din vagonul de cale ferată în timp ce el rostogolea asupra mea un torent de rime, de idei, de pasiuni. Uimit, încercai să mă ridic, în timp ce el continua pe același ton de parcă ar fi recitat:

Stai culcat ignorantule/Am să ucid mai întîi/ar apoi ai să te scolii/Iluminat/
Rușinîndu-te de/Ignoranța ta. . .

Astăzi, înțeleg foarte bine origina acestei dragoste atotcuprinzătoare pe care acest mare artist o purta unui alt mare om de artă. Astăzi, nu mă mai uimește faptul că Urbanski cunoștea perfect opera lui Maiakovski, pentru că astăzi e limpede pentru mine cît de apropiate erau firile acestor doi oameni și ce mare păcat este că n-am știut să păstrăm în viață cîndva pe unul și astăzi pe celălalt. De asemenea am înțeles că atît timp cît trăiesc cei care l-au cunoscut oricît de puțin pe Urbanski, el va rămîne viu alături de ei. Și n-are nici un fel de importanță dacă școala din îndepărtatul orășel nordic unde a învățat îi va purta sau nu numele (problema e încă în discuție). De altfel, nu e nici o grabă în rezolvarea ei. Pentru mine unul, această școală, școala dragă a lui Jenka, îi poartă de mult numele. Iar lui, cît a fost în viață, puțin i-a păsat de bronzul statuilor, de marmura lunecoasă. . . Ești cu mine, mergem împreună pe același drum. Voi încerca să ridic din nou automobilul acela care te-a strivit și să merg pe drumul năzuințelor tale. Dar din cînd în cînd voi simți cum mi se strînge inima văzînd că locul de alături este gol.

INOKENTI SMOKTUNOVSKI

Directorul

fragment de scenariu

Acești actori ai acestui film sînt rod al imaginației, și nu trebuie identificați cu prototipuri luate din viață. Nu veți întîlni nici istoricul real al uzinei de automobile din Moscova, nici biografia reală a constructorilor ei. Dar chipurile minunaților oameni ai muncii, creatori ai automobilisticii sovietice i-au inspirat pe autorii acestui film.¹

AUTORUL

... Startul cursei automobilistice. O agitație plină de emoții, cuvinte de rămas bun, strîngerii de mînă, sărutări. Un operator cinematografic se strecoară cu o cameră portativă, fotografiile își fac meseria, ca și ziariștii care îl asediază pe Zvorîkin, dar mai ales pe șoferii automobiliști străini; italieni bruni, cu fața smeadă, francezi cu berete, englezi cu căști coloniale, americani înalți cu pălării «Statson».

Un muncitor bătrîn se apropie de Zvorîkin.

— Să nu ne faci de rușine, Alioșa !

Se îmbrățișează.

— Salut ! se aude un glas.

Zvorîkin întoarce capul.

— Knîș? ... Cu ce ocazie?

— Am fost numit pe post de adjunct al tău, sau cum se spune în armată, comisar.

— Cum? strigă Zvorîkin. — Avem doar un secretar de organizație pe coloană !

— Unul nu-l exclude pe celălalt, spuse Knîș. Trebuie să rabzi, n-al încotro, sînt numit de sus. ...

¹ Acțiunea scenariului se petrece la sfîrșitul primului deceniu după Revoluția din Octombrie.

- Nu mai înțeleg nimic ! Doar ai fost zburat ?
- Ce-a fost, a trecut, spuse amabil Knîș. Dar știi cum se spune în Orient : un pumnal bun nu ruginește nici în plăsele. Și-au amintit de bătrîna, dar credincioasa lor armă !
- Ce mai minunăție ! asta-i tot ce găsi Zvorîkin să răspundă.
- Să n-o iei drept un semn de neîncredere față de tine, îl lămuri plin de bunăvoință Knîș. — E nevoie, pentru că la cursă participă mulți străini, iar drumul trece aproape de graniță.
- Bine, spuse Zvorîkin. — O să ne punem pe treabă.

... Prima încercare serioasă îi așteaptă pe drumeți în regiunea Volgăi. Un fulger a distrus podul de peste un râu puțin adînc, dar rapid. Un localnic le arată unde se găsește vadul. Una după alta, mașinile au străbătut fundul plin de pietriș al râului, ridicînd jerbe de picături și cucerind cu un zgomot infernal malul abrupt.

Un camion sovietic, pierzînd probabil vadul, se înclină într-o parte, și începe să se cufunde rapid în apă. Șoferul, pierzîndu-și capul, încearcă zadarnic să facă manevre, zadarnic încearcă să zmulgă camionul din râu; se cufundă tot mai mult.

Ceilalți încearcă să-l tragă cu un otgon, dar acesta nu-i destul de lung și camionul e aproape acoperit de apă, supt de fundul mîlos. Ba mai mult, ușa de la cabină s-a blocat. Șoferul e închis în camionul sortit pieirii.

Zvorîkin și doi băieți sovietici se aruncară în apă și, cu eforturi disperate, reușesc să-l scoată pe șofer, care între timp înghițise apa tulbure a râului.

Cînd victima a fost scoasă la mal, se apropie Knîș.

— Suflă !

Flăcăul suflă adînc.

— E clar. Ești beat ca un porc ! O să te dau pe mîna procuraturii.

— Dom'le șef. . . vreau să zic tovarășe comisar, am tras doar o halbă de bere dimineața. . . întrebați-i pe băieți !

— Varaksin, spuse cu o voce seacă Knîș, pentru ce ai stat la pîrnaie ?

— De unde ați mai scos-o și pe asta ? Cine a stat ?

— Nu te mai preface ! Mi-ai spus « dom'le șef ». Pentru ce ai fost condamnat ? Băutură, furt, jaf ?

— Păcatele tinereții. . . Eram nesocotit. . . lăasă Varaksin capul în jos.

— Acum ești bătrîn și socotit, poate ? Bine, pînă la terminarea cursei ești sub stare de arest la domiciliu, apoi o să vedem ce-i de făcut, hotărî Knîș. — Du-te la mașină !

Coloana de camioane înaintează. Acum însă numără un vehicol mai puțin. Lipsește un camion sovietic.

... Căldura arzătoare, praful nisipos atotpătrunzător, setea chinuitoare și-au pus amprenta pe fețele participanților la cursă; obrații sînt arși de soare, gîtul poartă semne de arsuri, pe nas sînt lipite hîrtiuțe, părul e ars, uscat.

Mașinile se opresc la marginea barhanului și oamenii fug spre fîntînă cu găleți și bidoane.

În fața ochilor lor se înfățișează însă un lac secat, acoperit cu nisip. În toate limbile răsună exclamații de deziluzie, iar în limba rusă, înjurături.

Zvorîkin, după ce s-a sfătuit cu Knîș, dă ordine să se împartă tuturor participanților cite o jumătate de ploscă de apă potabilă.

... La intrarea în cortul său, Zvorîkin își săpunește părul cu satisfacție.

Se apropie inginerul Rubincik.

— Vă anunț scorul, spune el vesel: trei-doi, dar încă nu pentru noi.
— Dar ce s-a întâmplat? întrebă Knîș, ieșind din cort.
— A renunțat echipa italiană. Băieții noștri l-au lămurit cum e cu pustiul, cu fauna ei, cu șerpii, scorpionii și alte mici vietăți. . . Benito și-a dat seama că toate aceste condiții obiective n-au fost prevăzute în contractul cu « Fiat » și că poate să se întoarcă fără prejudicii în sinul civilizației.

Knîș zîmbește disprețuitor și aruncă mukul de țigară cu un gest precis.

— Tu i-ai pus pe băieți? întrebă Zvorîkin.

— Lasă-te ! Eu nu pescuiesc în apă tulbure. Dar să fiu sincer : n-o să plîng.

— Ești un om straniu, Knîș.

— Ba tu ești straniu. Pentru tine cursa e totul. Dar pe de altă parte, faci parcă totul ca s-o pierzi. Apa o dai străinilor, piesele de schimb — străinilor. Totul e în primul rînd pentru străini. Ce naiba urmărești?

— Vreau un joc cîstit. Nu că aș vrea să fac pe grozavul, dar consider că trebuie să știm cîte parale face camionul nostru, în comparație cu cele mai bune mărci străine. Avem dreptul să-l punem pe bandă rulantă, sau să cer perfecționări.

— Atunci trebuia organizată o cursă de experimentare, pe cînd tu personal ai transformat-o în cursă de viteză. Acum nu ne mai aflăm în fața unei situații tehnice, ci politice. Țara întreață așteaptă, firește, să învingem noi. Înțelegi și tu, în joc e prestigiul patriei.

— Nu căuta să mă sperii cu cuvinte mari, Knîș. Noi avem încredere în mașina noastră.

— Și totuși sîntem de abia la începutul pustiului, și noi am și pierdut trei din mașini, față de două ale lor. Ai un țel mare Alexei, și nu are rost să faci poezie.

— Țelurile mari trebuie atinse cu mijloace cinstite. Așa am făcut și așa vom face și în viitor, Knîș.

E noapte. Sub stelele mari, albe, se întinde tabăra camioanelor.

În jurul unui foc s-au strîns oamenii, se aude un cîntec, sunetele unui banjo.

La marginea barhanului « se odihnesc » mașinile. Trece cu pas măsurat sentinela, cu arma la umăr. Se apropie un camion. Sentinela se întoarce cu fața. E Ruzaev. Se observă la el o schimbare în bine : are un aer sănătos, a mai slăbit, ochii îi sînt limpezi și vii.

Din camion iese Zvorîkin, care strînge mîna vechiului său prieten.

— Nu te plictisești?

— Nu. . . Cu gîndurile mele nu mă plictisesc niciodată.

— Și la ce te gîndești?

— La multe. La noi doi, de pildă. — Ruzaev zîmbește blînd : — Totuși prietenia reprezintă o forță ! Ce bine că m-ai luat aici. Toată murdăria din mine s-a spălat, de parcă a fost luată de un torent. Știi, Alîoșa, o să mă apuc de învățătură !

— Serios?

Zvorîkin este emoționat de această declarație a lui Ruzaev, dar nu vrea s-o arate.

— Exact ! Sper că nu mi-am băut toată ținerea de minte, și capul meu o să mai fie bun la ceva. Ai să vezi că o să ți-o iau înainte !. . .

— Dă-i drumul ! Zvorîkin îl împinge pe Ruzaev de umăr, acesta îl răspunde cu un ghiont, ambii rîd fericiți, ca în anii tinereții.

— Salutare !

Zvorîkin ia loc în mașină și pleacă. El vine în întîmplinarea sunetelor de banjo și a cîntecului plin de dor, în întîmplinarea armonicei și a melodiei de dans.

Ruzaev privește în urma camionului care a dispărut în beznă. Și el aude sunetele îndepărtate ale muzicii și ale cîntecului, și nu observă că dincolo de barhan se înalță un cap cu cușmă.

Omul lunecă neauzit spre sentinelă și cu o lovitură scurtă îl înfige pumnalul pe la spate, drept în inimă. Ruzaev cade.

Basmacul fluieră încetișor și se aruncă spre mașini. Alți zece basmaci apar de dincolo de dunele de nisip.

Ruzaev înalță capul și învingînd durerea, învingînd moartea, își zmulge arma de pe umăr și trage un foc în aer. . .

Din depărtare se aud împușcături de armă, apoi un sunet ce amintește de explozia unei grenade.

Zvorikin ce ațipise în cabină, ridică capul, ascultă și din nou se lasă pe spate. Dar în depărtare se fac auzite din nou împușcături și lui îi dispare orice urmă de somn.

Din toate camioanele sar oamenii.

Knîș se apropie cu pași repezi de Zvorikin.

— Auzi? — Un mușchi de pe obrazul lui Knîș tresaltă nervos. Sînt basmacii fără îndoială !

— Ce, tot mai fac pe nebunii? nu-i vine să creadă lui Zvorikin.

Knîș fluieră atît de expresiv, încît Zvorikin face o mișcare să se arunce spre mașină.

— Fără prostii, tu ești comandantul cursei, și n-ai dreptul să riști, spune Knîș, cu hotărîre.

— Ai căpiat, mă?

— Tu vei rămîne aici, spune Knîș cu și mai multă fermitate. — O să ne descurcăm și fără tine.

De Zvorikin se apropie lunganul de Joe americanul.

— *What happened?* întrebă el.

Zvorikin face un gest de lehamite.

Din nou răsună împușcături în depărtare.

Joe scoate un mormăit semnificativ. Se apropie de mașina sa, își ia «Winchester»-ul și urcă în cabină. Zvorikin încearcă să-l tragă afară, dar Joe îl dă la o parte cu hotărîre pe comandantul cursei.

Mașina lui Joe se îndreaptă cu viteză spre locul unde se trage, iar în urma lui gonește și Zvorikin.

Gonește mașina lui Zvorikin pe solul bătătorit al barhanului.

Gonește mașina lui Joe.

Ariergarda coloanei a fost atacată. Basmacii au reușit să străpungă cu gloanțe carcassele a două mașini și să deterioreze cu o grenadă motorul celui de-al treilea camion, dar n-au fost lăsați să se apropie de mașini. Basmacii se ascund după dune la marginea barhanelor, sovieticii trag de după mașini; gloanțele vijiiie prin aer cu un fluierat subțire și se înfig în corpurile mașinilor.

Se apropie camionul lui Knîș, face o manevră și mitraliera începe să țacăne.

În rîndul basmacilor încep să apară primii răniți, care sînt trași de pe drum.

Un grup de basmaci încearcă să-l înconjoare pe la spate pe Knîș. Întinericul și barhanele ușurează această manevră. Dar cînd ating vîrfurile barhanului, la locul de luptă ajung Zvorikin și Joe. Din mers trag în basmaci. Joe trage cu atîta înverșunare încît e cît pe aci să ajungă prizonierul basmacilor, dar Knîș îndreaptă la timp mitraliera într-acolo și îl salvează pe șoferul american.

Basmacii se retrag în grabă în adîncul nisipurilor.

— O copilărie de neiertat ! se năpustește Knîș asupra lui Zvorikin.

- N-am știut că mă iubești cu atita foc ! ironizează Zvorikin.
- Răspund pentru tine în fața tovarășului Stalin, spune Knîș cu credință. În clipa aceea Zvorikin îl vede pe Ruzaev lipsit de suflare.
- Steopa !
- Se apropie. Cade în genunchi în fața prietenului său.
- Mi-ai și luat-o înainte, Steopa...

... Mașinile înaintază în adîncul pustiei. Arșiță, o pustietate care geme parcă, de jur împrejur — cerul decolorat. Doar rareori, amintind de existența vieții în lume, apare cîte o tufă de caksaul, lunecă fulgerător un șarpe sau asemenea unei găuri negre în cer, se ivește corbul pustiei. Uneori, în drumul călătoriilor noștri răsar urmele pe jumătate îngropate ale unei caravane de cămile.

Mașinile înaintază cu încăpăținare, mici gize de metal, printre nisipurile nemărginite. Sînt conduse de oameni obosiți, cu ochii roșii, tumefiați, cu palmele bătătorite pînă la sînge, cu fețele arse, cu gîtlejurile uscate de sete. Sînt conduse cu acea încăpăținare ce nu se gîndește la eroism, cu care omenirea își săvîrșește cele mai bune fapte pe pămînt, în ceruri și pe mări...

Orizontul este acoperit de-o boare întunecată. Nisipul începe să se miște, de parcă s-ar trezi din somn trupul uriaș al pustiei, de parcă ar începe să respire, să tremure, să se încordeze.

Se întunecă de jur împrejur, se întunecă cerul. Soarele devine o monedă argintie, la care poți privi fără ochelari de protecție, razele lui sînt amputate de norul turbure ce acoperă văzduhul.

Primul val al furtunii de nisip lovește camioanele drept în față. Se lasă întunericul de parcă ar fi o eclipsă de soare. Șoferii aprind farurile, dar lumina lor nu poate străpunge bezna densă nisipoasă.

Și iată, prin această întunecime se străvede fantomatic și în același timp de un realism ucișător cum unul din camioane, cu motorul oprit, se transformă rapid într-o movilă de nisip. Apoi, încă un camion oprit este acoperit de nisip. Aceste mașini îngropate sub nisip par a fi acum niște dune.

Coloana se oprește. Oamenii încep să se agite. Din cauza urletului furtunii nu se aud glasuri omenești, ci doar în bezna gălbuie apar și dispar niște siluete lipsite de apărare. Apoi din întunecimea plină de geamăt se aude glasul răgușit al lui Zvorikin.:

— Înainte ! Înainte ! Să nu ne oprim ! O să pierim ! Înainte !

Se mișcă iar luminile pîcloase ale farurilor, încercînd să străpungă densitatea întunecată ce s-a instaurat în natură.

... Din nou mașinile gonesc prin nisipurile Kara-Kum-ului.

... Cinci mașini...

... Patru mașini...

... Trei mașini...

Și iată la un loc de popas oprindu-se aceste trei mașini: două sovietice și un « Ford ». E noapte. Deasupra întinericului trist al pustiei plutește o semilună subțiratică. Aproape că nu luminează deloc, doar face să strălucescă sărăcăcioase piesele cromate ale camioanelor.

Knîș și Zvorikin stau în cort. În depărtare urlă melancolic un șacal. Knîș, strîmbîndu-se, se apucă tot timpul de cap.

— Ce s-o fi întîmplat cu Citroënul ? se întrebă gînditor Zvorikin — A pornit la drum în stare bună și s-a stricat pe nepusă masă...

Knîș se apropie de căldare, la un căuș de apă, se udă pe cap.

— Băieții pălăvrăgesc că nu-i treabă curată... începe Zvorîkin.

— Cine pălăvrăgește? sare în sus Knîș. — Pentru asemenea pălăvrăgeală sînt buni de pus la zid !

— Ce lucru ciudat e și timpul ăsta, spune gînditor Zvorîkin. — Cu trecerea anilor mi-e tot mai milă... adică nu chiar milă, dar înțelegi și tu... Iar în tine e tot mai multă răutate.

— Răutate? se miră sincer Knîș. — Inima mea e înflăcărată de dragoste pentru revoluție, iar intransigența este cealaltă față a acestei iubiri.

— E păcat că revoluția nu te-a învățat nimic altceva... Viața trebuie trăită cu bucurie.

Knîș zîmbește ironic, trece la căldarea cu apă și-și udă capul.

— Da, cu bucurie ! repetă Zvorîkin cu convingere. — Noi construim societatea cea mai bună și cea mai dreaptă de pe pămînt... .

— Exact ! îl întrerupe Knîș — De aceea trebuie să fim ca oțelul ! Și o să se bucure alte generații, nu noi.

— Prostii ! Nu se face treabă bună cu mutră acră și cu bănuială permanentă în ochi.

Deodată Knîș geme și se apucă de cap.

— Ce-i cu tine?

— Un glonte rătăcit de-al basmacilor... ca atunci, în nouă sute șaptesprezece... Ți-amintești de vechea legendă rusească? — Knîș se așează pe pat, strîngîndu-și capul cu mîinile. — Ilia Murometș, Dobrînea Nikitici și Alioșa Popovici au nimicit o mulțime de dușmani la granițele patriei, dar în locul fiecărui necredincios omorît apăreau alți doi. Ei îi tăiau și pe aceia, dar dușmanii din nou apăreau de două ori mai mulți. Înțelegi? Așa e și la noi. Pretutindeni dai de dușmani, nu poți avea încredere în nimeni... .

— Aiurezi, Knîș? Ți-e rău?

— A-a ! Ce?... Knîș își revine și ridică capul. — Cine aiurează?

— Tu... Zvorîkin îl privește țintă pe Knîș. Dacă vorbele tale sînt doar aiureală... — și iese din cort. — Pe lîngă Zvorîkin trece în fugă o siluetă întunecată.

... Un om se apleacă asupra « Fordului », deschide capota cu un zgomot surd și deodată cineva sare asupra lui pe la spate.

Omul se zmulge și-l lovește pe adversar orbește în față. O lovitură de răspuns îl aruncă spre mașină. Se lovește cu capul de radiator și pentru o clipă își pierde cunoștința, dar cînd adversarul s-a aplecat asupra lui, îl lovește cu piciorul în burtă și sare în sus.

Apoi cei doi se bat în întuneric, camionul acoperă lumina slabă a lunii, se aude doar un tropăit greu, răsufare gîfîitoare și zgomotul surd, asemenea celui dintr-o măcelărie, al loviturilor. Apoi — un geamăt scurt, un horcăit și unul din cei doi cade rostogolindu-se dincolo de limitele umbrei.

Cel învins deschide ochii, se ridică, își suflă sîngele din nas și îl privește pe adversarul său ce șade pe marginea camionului. Îi vede cămașa ferfeniță, o dîră de sînge încheșat pe bărbie, apoi fața puternică și cu trăsături aspre a lui Zvorîkin.

— Alexei Petrovici ! spuse el cu groază.

— Te-a pus Knîș ? întrebă Zvorîkin.

— Nu... lăsa capul în jos, Varaksin. Eu singur... .

— Minți !

— Ce să mai mint acum ? !... Ce, dumneavoastră nu vedeți ce ghimpe are ?

— Nu te mai obosi, Varaksin.

— Zău !... Are un ghimpe grozav că vom fi întrecuți. Atunci m-am gândit să-i fac un serviciu.

— Ce-ți trebuie?

— Mi-era teamă că de la arestul la domiciliu o să mă trimită drept la pîrnaie. Ceea ce altuia i s-ar fi iertat, mie — niciodată ! Sînt doar eliberat înainte de termen. El e trecut prin foc și apă — am simțit-o de la început.

— Bine, să mergem.

— Ce-o să fie cu mine?

— Nu te teme, Varaskin, cu mine n-o să te prăpădești...

— ... E dimineată. Mașinile sînt pregătite pentru drum. Șoferii toarnă apă și ulei, lovesc roțile cu călciul. Apare Zvorîkin.

— Joe ! îl strigă el pe șoferul american. — Vrei un pariu?

Knîș trage cu urechea la discuția lor.

— Pariu — O.K. ! cade de acord lunganul Joe.

— Ceasul meu contra unei sticle de «White Horse», că eu voi ajunge primul la finîș.

— O... Nu, nu, nu, eu ! și se lovește cu degetul în piept.

Knîș, uimit și nemulțumit, ridică din sprîncene.

— Pe cai ! comandă Zvorîkin. — O clipă, tovarășe Knîș, îl oprește el pe comisar, care se îndreaptă și el spre mașină. Dumneata vei rămîne aici pînă sosesc ceilalți participanți, ca să ajungeți la finîș cu întregul grup.

— N-o să-ți meargă, spuse Knîș încet, dar aspru.

— Ba da ! răspunse Zvorîkin tot atît de aspru, și scăzînd glasul, adăugă : Acum e etapa hotărîtoare și tu ai o influență mult prea proastă asupra celor ce te inconjoară, și asupra mea personal.

— Ce înseamnă asta?

— Am înțeles prin ce e înspăimîntătoare cruzimea : dacă nu ucide direct, oricum descompune sufletul oamenilor. Apoi adăugă cu voce tare : Cei de la cinematografie, urcați în mașina mea. Mecanic, îl iau pe Varaksin.

Încercînd să ocolească privirea comisarului, Varaksin urcă în camionul lui Zvorîkin. Acesta stă la volan și scoțînd capul pe fereastră, strigă :

— Joe, totul e în regulă?

— O.K. ! se aude răspunsul.

Motoarele încep să vîjîie. Knîș cuprins de gînduri grele, privește cum pornesc camioanele și ridicînd praf, încep să gonească înainte.

... Gonesc cele două camioane, mai întîi peste saline, apoi pe un drum ce taie nisipurile, apoi pe o șosea pietruită. Se schimbă peisajul, se schimbă și aspectul pustiului. Tot mai des apar pîlcuri de salcîmi, din loc în loc sînt chiar lunci cu iarbă uscată pe care pasc niște oi. Aproape de roți apar cîrțițe, în cer se înalță ciocîrliei.

Vedem ba fața lui Joe și degetele lui înțepenite pe volan, ba fața și mîinile lui Zvorîkin.

Vedem această ciudată cursă prin pustiu, de la înălțimea ciocîrliei ce pluteste în înaltul cerului, ba cu ochisorul circumspect al unui arici, care pentru o clipă apare din spatele unui barhan, ba de pe mica înălțime a unui țap, care se uită holbat de uimire la uriașele și nemaivăzutele lîghioane — așa cum îi apar lui probabil camioanele — cu ochii săi răutăcioși și bătrîni. Și corespunzător cu aceasta se schimbă pentru noi și viteza camioanelor : mică, privite de sus, mare privită dintr-o parte — uluitoare, privită de jos, aproape de sub roți. Și în

aceasta stă sensul obiectiv al vizitel, totdeauna relativ, căci pentru noi mașinile din anii aceia sînt niște melci, iar pe atunci ele păreau a fi adevărate fulgere.

Această cursă durează foarte mult, soarele se ridică la zenit, nimicind umbrele și așa destul de sărace; soarele nemilos, atotpătrunzător, orbitor, face insuportabilă, pentru șoferi, încordarea cursei.

Pariul a fost pus aproape în glumă, în orice caz pentru american, dar acum fiecare suferă și se simte prost, iar consecvența și falsa bunădispoziție a adversarului înfurle, turbează, transformă pariul în soartă, în destin.

Sudoarea curge gîrlă pe fața șoferilor, arde ochii, lasă urme de soare pe gulerul cămășii, pe sub brațe, pe spate, pe piept. Apa caldă din bidon nu este în stare să stingă arșița lăuntrică. De abia se întredeschid buzele arse.

Stranlu apare obrazul lui Varaksin, cu expresia lui de renunțare, de pe « altă lume », lipită parcă de capul ce se bălăbăne, neputincios pe speteaza scaunului.

Cît timp permitea drumul, sau mai precis, absența lui, camioanele o luau înainte ba unul, ba altul, iar cînd începu șoseaua pietrută, în frunte o porni Fordul. Zvorikin i se alipi nelăsînd să crească nici un pic distanța.

La început, Joe se întorcea deseori, pentru a aprea din ochi distanța ce-l despărțea de adversar, dar dîndu-și seama că acesta nu se lasă, începu să privească drept înainte, la argintiul scliptor al drumului, la pietrișul de-un alb orbitor. I se întîmpla ceva cludat; i se părea că drumul ba se luminează orbitor și nefiresc, ba se întunecă acoperit ca de-o rază neagră; cînd negreala se destrăma, niște stranii clădiri colțuroase se topeau în văzduh și lumea se cufunda din nou în albul nemălîntîlnit.

Pe neașteptate, Joe scoase un geamăt și se prăvăli pe spetează. Dar pe punctul de a-și pierde cunoștința, el puse frîna cu un reflex profesional. Mecanicul lui apucă volanul, reduse viteza și mașina, făcînd un salt brusc într-o parte, se opri sec.

Zvorikin îi dădu lui Joe să miroase o sticlă de whisky din bidon, apoi îi puse o cîrpă udă pe ceafă, pe frunte și piept. Joe deschise ochii.

— Soare... șoc... caput!... mormăi el.

— Mecanicul dumitale poate să conducă mașina?

— Mecanic este « harașo », very good, ca șofer — boarfă. Joe pronunță cu satisfacție dificilul cuvînt rusec. — Pariul l-ai cîștigat.

— Nu, spuse Zvorikin, pariul îl cîștigă mașinile, nu oamenii.

Se îndreptă cu pași repezi spre camionul său.

— Ai să iei tu volanul Fordului, îi spuse el lui Varaksin. Dacă mă întreci, dacă ajungi primul la start, ai să poți să te duci unde vezi cu ochii — pe cuvîntul meu de comunist.

Obrazul lui Varaksin se trezi parcă, încetă să mai fie o simplă imagine lipită pe capul lui rotund, tuns scurt; el începu să exprime rînd pe rînd speranța, bucuria, îndolala, bănulala și apoi iar speranța.

— Pe cuvîntul meu de comunist! repetă Zvorikin.

Varaksin sări din mașină.

— El o să conducă, spuse Zvorikin lui Joe — el nu este « boarfă ».

Mecanicul lui Joe se așeză în mașina lui Zvorikin și începu ultima etapă a cursei.

Joe avusese o atitudine bună, sportivă, dar el voia pur și simplu să cîștige pariul, în vreme ce Varaksin trebuia să-și cîștige libertatea, și el stoarce din camion mai mult decît Joe.

Libertate sau închisoare . . . Și Varaskin înclinînd camionul îl depășește pe Zvorikin.
Libertate sau închisoare . . . Și el se strecoară între un car și o motocicletă.
Libertate sau închisoare . . . Și el coboară în viteză o pantă, uitînd de frîne.
Libertate sau închisoare . . . Și el cotește atît de brusc, încît camionul deabia că nu sare de pe șosea.

— O.K. ! O.K.- ! șoptește Joe cu uimire și pasiune.

Dar nici Zvorikin nu se gîndește să renunțe. El trăiește doar clipa la care a visat toată vîlța sa : să se întrecă la egalitate cu cea mai bună mașină americană; clipa care va hotărî viitorul construcției automobilistice sovietice — se va dezvolta furtunos sau se va tîrî în coada celorlalte ramuri industriale.

Dar deasupra tuturor acestor argumente înălțătoare sau interesate ale celor doi bărbați care strîng volanul este dăruirea de sine. Acum, întrecerea se face rusește, și aceasta o simte oarecum și Joe, admirativ și nițeluș dezorientat. Varaskin nu se mai gîndește că premiul lui e libertatea, el se lasă cuprins de lupta bărbătească. Zvorikin a uitat de țelurile mărețe și îndepărtate, pentru el contează un singur lucru : să învingă.

Și nici unul din ei nu s-a lăsat învins în această întrecere, a cedat celui de-al treilea, — camionul Ford. În apropierea orașului el începu să gifile, să scîrțîie, și chiar în cartierul marginal, printre micile căsuțe de lut, se cutremură scrișnind din fiare, și se opri.

Cu fața palidă, murdară, desfigurată de disperare, Varaskin sări din cabină și se năpusti la motor. I-a fost suficient o singură privire.

— S-a dus cu el ! — spuse el și se prăvăli peste camion.

Zvorikin se apropie cu camionul, îi depăși și frînă brusc.

— De-ce te-al oprit?

— S-a dus totul pe apa sîmbetei, rabla a crăpat, spuse Varaskin, cu obrazul tresăltînd nervos — s-au topit rulmenții.

— Întinde-o ! îi spuse Zvorikin.

Varaskin îl privește uluit.

— Ai făcut tot ce-ai putut. A fost un joc cinstit. Întinde-o, n-o să te caute nimeni.

Începu să huruie motorul greu încercat, și au rămas în urmă pereții de lut ai gardurilor, salcîmii prăfuiți, zldurile fără ferestre ale caselor.

Într-un ultim efort, Zvorikin stă aplecat asupra volanului. Chipul lui e negru și palid, acoperit de pete de ulei și de cenușa oboselii, dar mai minunat ca oricînd.

. . . Startul final. Zumzule mulțimea emoționată, se clatină cușmele uriașe, stră-lucesc tîlburile brodate, iar printre ele, asemenea unor pete albe se strevăd pălăriile de pai și caschetele.

Și lată, la capătul străzii, apare un camion prăfuit, zdrobit de drumul înfiorător, cu un val de abur ieșind din motorul supraîncălzit, cu roțile descentrate, dar măreț cu tot aspectul său modest, învingător a mil de verste îngrozitoare, și dovedind lumii întregi că automobilul sovietic există !

Camionul acesta remorcînd după sine un alt camion a ajuns la start. S-a deschis ușa cabinei, și pe asfalt se prăvăli aproape un bărbat slab, negru, înspăimîntător. Zvorikin respinse oamenii ce se năpustiseră spre el, făcu cîțiva pași înainte și sărută camionul ars și uzat, aripa străpunsă de gloanțe. Pe obrazul lui Zvorikin curg șiroale de lacrimi, lăsînd dîre deschise la culoare, se cutremură omoplații costelivi, deabia acoperiți de-o cămașă decolorată și ruptă.

El plînge sub ochii a mil de oameni, al întregului oraș, al întregii țări, dar nu se poate stăpîni. . . .

În românește de IRINA VRABIE.

Autostopul

Autostopul e vechi de cînd lumea, această lume bătrînă și ostenită ; nouă e numai denumirea care-i vine de la versiunea sa sportivă. Făceau autostop cei pe care Alfonso de Aragón, cu vorbele galante ale lui Melchor de Santa Cruz, îi numea bărbați ajunși la înaintata vîrstă a preferințelor înțelepte : lemnul uscat pentru foc, calul bătrîn pentru călărie, vinul vechi pentru băut, prietenul vechi pentru un ceas de petrecere și cartea veche pentru citit. Odinioară, prins din urmă pe drum, se suia în căruța care-i oferea un azil plăcut și o ospitalitate providențială fie bărbatul care se ducea la înmormîntarea tatălui său mort pe neașteptate și care se temea să nu ajungă prea tîrziu ; fie femeia bolnavă — de griji și de nenumărate boli — care voia să ajungă cît mai repede la oraș, la doctorul despre care auzise că face minuni ; fie fetișcana surîzătoare și fără griji, cu capul plin de iluzii proaspete ca apa de izvor ; fie cerșetorul rîios, șchiop și ursuz — și avea și de ce — care cerea de pomană din tîrg în tîrg, din uliță în uliță și din poartă în poartă.

Pe șleaul mare și prăfuit, în urma catîrilor care merg singuri la vale, pășește cărăușul căscînd de urît. Pe marginea drumului, pe o grămadă de pietre, un drumeț trage tacticos din țigară.

— Te urci ?

Pe drumeț întrebarea cărăușului nu-l miră de loc și de aceea îi răspunde imediat :

— Pînă unde ?

— Nu știu, pînă la primul sat.

— Nu, mulțumesc ; merg mai bine pe jos. Eu nu mă opresc la primul sat ; nici la ultimul. De fapt, nu merg nicăieri anume. Merg și tot merg, și cînd obosesc, uite, ca acum, mă opresc să aprind o țigară și o fumez în liniște. Uneori mai arunc o privire împrejur.

Cărăușul își ascunde decepția sub răspunsul său scurt :

— Cum ți-e voia.

Obiceiurile se schimbă mereu în bine, după cum ne învață filozofia istoriei. Dar cu schimbările lorucid instituțiile. Drumeția e o instituție care moare din pricina schimbării obiceiurilor. Știu că trebuie să te adaptezi, că orice jeluire e inutilă, ba chiar ridicolă.

Automobilistul care gonește pe șoseaua largă — și prăfuită — e oprit cu un gest al mîinii de băiețandru sau de fetișcana de la oraș care-l pîn-deau încă de cînd abia se zărea. Gestul băiețandruului sau al fetișcanei e ceva

care, ca și mîneca scurtă — amuletă totemică — a căpătat dreptul de a figura în codul internațional al gesturilor.

— Mă luați?

Automobilistul cunoaște atît de bine întrebarea, încît răspunde fără să mai stea pe gînduri. — Pînă unde? — Pînă unde mergeți.

Aici e tot răul. Dar totodată, căci în orice rău e și un bine, este și singura justificare nobilă a autostopului. Dorința de evaziune pe care Unamuno o socotea cauza hoinăreliei, se exercită prin practica lipsită de jenă a autostopului, în dublu sens: fugind din oraș, pe drumuri, și fugind de drumuri la oraș — sau oriunde — cu automobilul care te ajută să fugi. Îngrijorător e faptul că pornești la drum, fugind de oraș, cu gîndul să fugi și de drum cu prima ocazie. E frumos, totuși, să te lași în voia soartei și să nu știi în ce oraș vei ajunge, nici de ce oraș vei fugi, nici pe ce drum necunoscut vei apuca-o în fuga ta. Despre toate acestea s-ar putea face o întreagă teorie în apărarea autostopului.

În fuga sa, autostopistul ajunge, poate chiar fără să-și dea seama, la acte de eroism romantic. Autostopistul nu merge de dragul mersului, cum făcea drumețul, care se oprea din cînd în cînd ca să privească în jur, ci fuge și nu se știe de ce fuge, sau poate fuge de toți și de toate și, ca să fugă mai repede, caută să evite mersul pe jos și oprește automobilele, care, uneori, îi ușurează fuga.

Unui drumeț de modă veche — care fuge și el, dar fuge cu demnitate — nu i-ar trece prin minte să încerce fuga disperată a autostopistului. Cînd fuge, drumețul poate pierde tot în afară de demnitate. De aceea, drumețul își lasă de obicei să-i crească barba, care, chiar dacă nu conferă demnitate, îi dă în orice caz o înfățișare impunătoare. Căci oricum, chiar dacă nu întotdeauna, uneori și haina face pe om. În schimb, autostopistului nu-i pasă de demnitate nici cît negru sub unghie. Și poate că are dreptate.

Autostopistul e un drumeț cu suflet vagabond, un călător care se teme să nu-l doară picioarele de mers și care e atît de grăbit, încît nu se poate bizui pe propriile sale picioare. Despre el s-ar putea spune, ca despre soldatul care se sinucide de frica morții, că merge mai departe decît i-ar fi cerut-o regulamentul. Ceea ce revelă — orice s-ar spune — o atitudine romantică de dăruire deplină...

În românește de ANDREI IONESCU

Copil al secolului XX

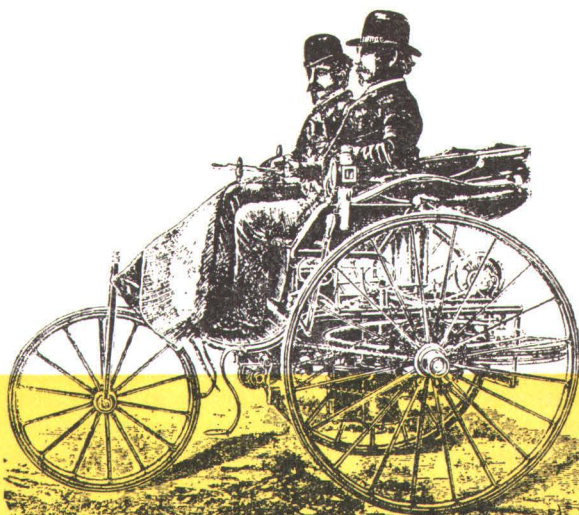
JOHN B. RAE

Nașterea automobilului

PRIMELE EXPERIENȚE

Visul realizării unui vehicol auto-propulsat se pierde în adâncurile istoriei. În secolul al XIII-lea, Roger Bacon scria că « se pot face astfel de căruțe care să se miște fără ajutorul animalelor, cu o iuțeală de necrezut », și probabil era convins că în antichitate carele de luptă cu fiare de coasă înfipte în roți fuseseră înzestrate cu un sistem de propulsie mecanică. Trei sute de ani mai târziu, Leonardo da Vinci reluă ideea, gândindu-se mai ales la un vehicol militar analog tancului modern. Ideile lui Bacon cât și cele ale lui Leonardo n-au rămas decât simple speculații, deoarece în nici una din cele două epoci nu a fost posibilă realizarea practică a unui propulsor.

Primul pas adevărat spre realizarea acestui vis a fost făcut de către un ofițer de artilerie francez din secolul al XVIII-lea, Nicholas Joseph Cugnot.



În 1769, Cugnot a construit și a pus în mișcare o trăsură cu trei roate pe care așează un motor cu aburi realizat după un desen original. Inventînd acest vehicul, pornise de la ideea că l-ar fi putut folosi pentru tracțiunea tunurilor. Era o mașinărie greoaie care a fost scoasă din uz de îndată ce a trebuit să ia o curbă la viteză maximă pe care o avea, de 3 mile pe oră; oricum, nu oferea nici o îmbunătățire față de tracțiunea cu ajutorul cailor; dar indiscutabil a fost primul vehicul rutier autopropulsat.

După Cugnot a urmat o pauză lungă, iar între timp motorul cu aburi a evoluat, îmbunătățindu-se, pentru a putea face față cerințelor eterne ale oricărei locomotive: mai multă energie și mai puțină greutate. La începutul secolului al XIX-lea, Richard Trevithick, un inginer de mine britanic, și americanul Oliver Evans, au realizat câteva vehicule cu aburi, grosolane ce-i drept, dar utilizabile. Mașina lui Evans, pe care a numit-o Crukter Amphibolos, era de fapt o targă ce se folosea în portul Philadelphia. Îi puse roate pentru ca s-o facă să meargă pe străzile orașului (1805) — și, întîmplător, să demonstreze caracterul practic al « vagonetului cu aburi » — dar totuși

nu izbuti să convingă legislatura Pennsylvaniei să-i îngăduie să folosească tracțiunea cu aburi pe drumurile statului.

În Anglia, deși Trevithick renunță la experiențele sale, le continuă alții. Prima jumătate a secolului al XIX-lea fu martora câtorva experiențe impresionante cu omnibuze cu aburi. Cîteva din aceste vehicule circulară perioade îndelungate pe rute regulate, înregistrînd recorduri excelente de punctualitate și securitate. Firește, succesul repurtat le duse la pieire, deoarece companiile de căi ferate și ale poștalioanelor își uniră forțele împotriva lor. Fură hărțuite de tot felul de impozite și tarife discriminatorii și utilizarea lor deveni imposibilă o dată cu votarea legii «steagul roșu» în 1865, care limita viteza maximă a vehiculelor autopropulsate de pe drumurile publice la patru mile pe oră și cerea ca fiecare să fie precedat de un om purtînd un steag roșu. Această lege a rămas în vigoare pînă în 1896. A fost o măsură mioapă a cărei singură consecință perceptibilă a fost înăbușirea avîntului promițător a transportului rutier și întîrzierea dezvoltării britanice de automobile.

După cum s-a dovedit pînă la urmă, viitorul automobilului nu avea să depindă de aburi. Deoarece motorul cu aburi era costisitor și ineficace din pricina capacității sale limitate, efortul inventatorilor de la mijlocul secolului al XIX-lea a început să se îndrepte spre realizarea unui motor cu combustie internă. Prima realizare practică de acest tip a fost un vehicul cu două roți, patentat la Paris în 1860 de către un mecanic belgian, numit Etienne Lenoir. Era un vehicul grosolan și zgomotos, dar a mers, și ulterior a repurtat un succes comercial însemnat. Un contemporan al lui Lenoir, Beau de Rochas, înregistrează la biroul francez de patente alte schițe proprii, în 1862, în care explica cu acuratețe principiul mașinii cu patru roți; nu există însă nici o dovadă că ar fi și construit-o vreodată. Mașina cu patru roți, ca mecanism operabil, a fost introdusă de un german, Nicholas Otto, în 1878. Între timp, în 1872, George B. Brayton, un inginer american, proiectă o mașină cu două roți într-o concepție originală, și o expuse la expoziția centenarului din Philadelphia în 1876. Motorul lui Brayton compresa combustibilul într-o cameră din afara cilindrului, pe cînd cea a lui Lenoir nu avea nici un fel de compresiune și depindea doar de dilatarea gazelor în momentul în care combustibilul se aprindea.

Aceste eforturi timpurii au dus la realizarea unor motoare greoaie care urmăreau mai cu seamă să pună în mișcare mici unități industriale. Gazul extras din cărbune era combustibilul principal, iar apoi, treptat, odată cu dezvoltarea industriei țiteiului, produsele din petrol au început să fie folosite din ce în ce mai mult. Posibilitatea de a folosi motorul cu combustie internă pentru locomoție a fost încă de la început apreciată. Lenoir construi un vehicul căruia îi anexă motorul său și-l puse în circulație la Paris în anii 1860, dar, deoarece experiența lui a rămas izolată, fără ecouri, Lenoir n-a

fost niciodată socotit drept părintele automobilului. Această cinste a mai fost reclamată pentru inventatorul vienez Siegfried Markus, care își începuse experiențele în domeniul trăsurilor cu motor cam în aceeași perioadă. Documentele arată totuși că Markus nu a realizat un vehicul operabil înainte de 1880, și că experiențele sale nu au izbutit nici ele să intre în curentul principal al istoriei automobilului. Markus a fost handicapat de dezaprobarea vecinilor și a poliției vieneze. Încerca să-și realizeze cursele de probă noaptea, dar cu toate că bezna putea să-i ascundă vehiculul de vederea pietonilor, nu putu face nimic în privința zgomotului și pînă la urmă se văzu silit să renunțe la încercările sale.

În Statele Unite, motorul Brayton a fost experimentat, cu rezultate nesatisfăcătoare, pe un tramvai din Providence, Rhode Island, în 1873. Dar macheta expusă la Expoziția Centenarului atrase atenția lui George B. Selden (1846—1932), procuror pentru patente și inventator din Rochester, New York. Selden era încredințat că motorul Brayton putea fi adaptat spre a fi folosit la un vehicul rutier, și în 1879 înregistrează o cerere de patent pentru Statele Unite, pentru o « mașină rutieră » ce îmbina un motor folosind drept combustibil hidrocarbon lichid, un mecanism care desprindea motorul de sașiu, și o bară de direcție. Totuși, atunci nu construi nici un vehicul conform specificațiilor mai sus amintite. Nici unul dintre acești inventatori — Lenoir, Markus, Selden — nu au avut nici o influență susținută asupra evoluției automobilului cu benzină, deși mai târziu patentul lui Selden avea să provoace o criză majoră în industria americană a automobilului. Totuși, în jurul lui 1880, ideea unei trăsură pusă în mișcare de un motor cu combustie internă devenise o preocupare care intriga din ce în ce mai mult mințile inventatorilor.

Deceniul următor a văzut ivindu-se o altă sursă de propulsie — motorul electric. Din punct de vedere tehnic « trăsura fără cai » devenea posibilă, chiar dacă forma ei ultimă mai trebuia încă să fie hotărîtă. O inovație tehnică poate sfîrși totuși prost dacă se ivește într-un timp nepotrivit sau în împrejurări nefavorabile. Pentru ca vehiculul cu motor să fie acceptat drept mijloc de transport, era nevoie mai mult decît de perfecționarea motorului.

PRELUDIUL BICICLETEI

Un vehicul rutier trebuie în mod evident să se bucure de un sistem de drumuri adecvat. Totuși, chiar în lumea industrială a Occidentului, drumurile bune erau limitate, în secolul al XIX-lea, nu din lipsa posibilităților de a le construi, ci pur și simplu pentru că exista convingerea că nu era necesară dezvoltarea construcției de drumuri. Transportul rutier prezenta o importanță minoră, deoarece drumul de fier era neaccidentat, mai rapid, și mai economic decît oricare metodă existentă de transport rutier. Acolo, însă, unde exista

un sistem rutier demn de luat în seamă, ca în Franța, construcția de drumuri continuă; pe de altă parte, chiar în 1900, Statele Unite nu aveau decât aproximativ două sute de mii de șosele în afara marilor orașe.

Interesul public pentru îmbunătățirea șoselelor a fost la început stimulat de popularizarea bicicletei. Un proces în plină desfășurare în anii 1870 și care a atins culmea odată cu introducerea bicicletei « de siguranță » de către J. K. Starley din Coventry, Anglia. Invenția lui Starley a fost bicicleta modernă cu roți joase, cu frâne, și lanț.

Ea depăși velocipedul cu roți înalte delat mijlocul secolului al XIX-lea, folosit doar de cicliștii cu mult curaj. Deoarece roata velocipedului era mișcată direct de pedale, trebuia să aibă un diametru mare ca să dezvolte viteza necesară menținerii vehicolului în echilibru. Bicicleta de siguranță suridea tuturor; putea fi folosită de femei și copii la fel de bine ca de bărbați. Și în anii '80 și '90 bicicleta puse pe drum mii de oameni. Șuvoiul bicicliștilor își dădu seama de caracterul impropriu al drumurilor și ceru să se facă ceva în această direcție. În Statele Unite, de pildă, organizația cunoscută sub numele de Liga Velopediștilor Americani ajunse să determine autoritățile federale și locale să pornească la îmbunătățirea condițiilor rutiere. În 1893, de fapt, anul în care își făcu apariția automobilul Duryea, presiunile cicliștilor siliră Congresul să aloce zece mii de dolari în vederea înființării unui Birou de Cercetări Rutiere în cadrul Departamentului Agriculturii, pentru a se documenta în privința metodelor îmbunătățite de construire a drumurilor. Acest birou a fost strămoșul Biroului pentru Drumuri Publice și al Programului federal rutier.

Influența ciclismului în reînvierea transportului rutier, și în pregătirea stării de spirit pentru apariția vehicolului cu motor a fost descrisă cu luciditate de Hiram Percy Maxim (1869—1936), unul dintre pionierii cei mai importanți ai mișcării automobilistice americane, în fermecătoarea sa autobiografie, intitulată « Zilele trăsurii fără Cai »:

« Se obișnuiește să se creadă că automobilul a apărut drept rezultat al inventării motorului cu benzină — după părerea mea este o convingere eronată. Ne aflam în posesia unui motor cu aburi de mai bine de un secol. Am fi putut construi vehicule cu aburi în 1880, sau desigur, chiar în 1870. Dar n-am făcut-o. Am așteptat pînă în 1895.

Motivul pentru care nu am construit vehicule rutiere înainte de această dată este, după părerea mea, faptul că bicicleta nu se răspîndise încă și nu îndreptase atenția oamenilor spre posibilitățile călătoriilor pe distanțe lungi, de-a lungul unui drum obișnuit. Gîndeam că drumul de fier era suficient. Bicicleta a creat o nouă cerință care depășea capacitățile căii ferate. Apoi, s-a întîmplat ca bicicleta să nu mai poată face față cerinței pe care o crease. Era nevoie de un vehicol propulsat mecanic în locul unuia cu ajutorul piciorului și acum știm bine că răspunsul era automobilul ».

Aprecierile lui Maxim pot fi acceptate ca general valabile, deși în mare sînt mai exacte în privința Americii decît a Europei, unde automobilul nu a întrecut bicicleta atît de complet ca în Statele Unite.

Au mai existat și alte influențe pe lîngă creșterea interesului pentru călătoria rutieră. De la fabricanții de bicicletă, industria automobilistică a moștenit scheletul de țeavă de oțel care îmbina rezistența cu lipsa de greutate, lanțul, rulmenții și frîna diferențială (inventată pentru variațiunile multiple de roți produse în timpul nebuniei cicliste). Rolul vital al bicicletei în pregătirea drumului automobilului este pregnant ilustrat de șirul lung de personalități și companii care se reprofilară; printre cei mai notorii au fost Morris în Anglia, Opel în Germania, și Duryea, Pope, Winton și Willys în Statele Unite.

Fără nici o îndoială, contribuția cea mai importantă pe care a adus-o bicicleta automobilului a fost roata pneumatică, inventată de John B. Dunlop în Irlanda în 1888 pentru bicicletă. (Ca să fim mai exacți, reinventată de el. Prima oară a apărut în anii 1840, dar a fost imediat uitată deoarece nu putea fi folosită eficient din pricina drumurilor din acea perioadă). Această îmbinare a roții pneumatice și a drumului nivelat era indispensabilă reușitei vehicolului cu motor. Fără acestea, transportul rutier n-ar fi putut niciodată concura transportul feroviar nici în ceea ce privește confortul și nici viteza.

ÎNCEPUTURILE EUROPENE

Strămoșii direcți ai automobilului de astăzi cu benzină au fost vehiculele construite în Germania în 1885, de către Karl Benz și Gottlieb Daimler. Amîndoi s-au aventurat în industria automobilului, după ce dobîndiseră experiență mai întîi ca fabricanți de motoare cu combustie internă; Daimler fusese inginer la firma lui Nicholas Otto, Otto și Langen. Rămîne încă de hotărît care dintre ei a fost primul, Daimler sau Benz. Daimler a început cu o motocicletă, Benz cu un triciclu. Amîndoi s-au folosit de un motor cu un cilindru. Cel al lui Daimler dezvolta o viteză mare și astfel apare mai evident ca strămoșul automobilului modern, dar Benz folosea aprinderea prin scînteie, în timp ce Daimler se folosea de metoda mai puțin eficientă a țevii înfierbîntate. Disputa între partizanii fiecăruia nu are pentru noi nici o valoare. Punctul esențial este că evoluția continuă a vehicolului cu motor a început de la ei.

După zece ani de la demonstrațiile izbutite pe care Daimler și Benz le-au făcut cu mașinile lor, în Franța, Armand Peugeot și firma Panhard și Levassor produceau mașini cu motoare Daimler, și în Anglia se forma un sindicat cu același scop, care totodată cerea revocarea legii steagului roșu, iar în Statele Unite fabricantul de pian William Steinway încerca în van să intereseze

publicul american în această invenție germană. Progresul cel mai rapid a fost la început înregistrat în Franța unde un bun sistem rutier încuraja dezvoltarea automobilismului. Încă din 1891, Emile Constant Levassor desenă în Franța prototipul automobilului modern. Trăsura fără cai de atunci era compusă astfel: o trăsurică (sau uneori un cadru de bicicletă) căreia i se atașa un motor oriunde se nimerea să fie mai comod (de cele mai multe ori era fixat sub scaunul conducătorului). Mașina lui Levassor se baza pe principiul propulsiei mecanice. Motorul era în față, unde greutatea lui ajuta la menținerea vehicolului pe șosea, lăsând restul șasiului să sprijine corpul necesar pentru acomodarea pasagerilor.

Deceniul al noulea al secolului trecut fu martorul unei industrii automobilice în Europa occidentală prinsă într-o producție comercială constantă, cu Franța în frunte, urmată de Germania, iar Anglia încercînd din toate puterile să recupereze pierderile cauzate de handicapul pe care și-l impusese singură. O mulțime de vehicule cu benzină, electrice și cu aburi fură lansate pe piață și cursele și încercările automobilice începuseră să atragă atenția. În 1894, Levassor câștigă cursa Paris-Rouen și un an mai târziu realizează performanța uluitoare de a conduce un Panhard pe o distanță de 1200 de kilometri de la Paris la Bordeaux în 48 de ore, păstrînd o viteză medie de 15 mile pe oră. Aceste automobile erau construite fiecare în parte, iar mijloacele de reparații și întreținere aproape că nici nu existau. De aceea, un automobil nu era scump numai la achiziție ci și ulterior în timpul folosirii. În cele mai multe cazuri era o jucărie pentru cei avuți, deși la începutul secolului următor, turismul și limuzina începură să fie din ce în ce mai mult acceptate de către clasele de sus ca un substitut pentru trăsura familiei, și doamnele foloseau automobile electrice pentru a se plimba prin oraș.

INVENTATORII AMERICANI

Este o ciudățenie a istoriei transportului rutier faptul că americanii au trebuit să reinventeze pentru ei automobilul, cu rezultatul că pînă la începutul secolului al XX-lea nivelul american se afla cu zece ani în urma celui european.

Oricum, dacă anumite experiențe timpurii dar ineficace sînt trecute cu vederea, era automobilului datează în Statele Unite de la 21 septembrie 1893, cînd o trăsură dotată cu un motor monocilindric cu benzină pufnea zgomotos de-a lungul străzilor orașului Springfield, Massachusetts. Era creația a doi frați Charles E. (1861—1939) și J. Frank Duryea (născut la 1869), mecanici de bicicletă care citiseră o descriere a automobilului lui Benz în revista Scientific American din 1889 și se apucaseră de lucru construind și ei una. Printr-o coincidență, cei doi frați realizează și zborul propulsat, deși amîndoi își câștigau existența fabricînd și reparînd biciclete...

Al doilea automobil Duryea cu motor cu doi cilindri, condus de Frank, a câștigat cursa larg popularizată de ziarul Chicago Times Herald, la 28 noiembrie 1895, croindu-și drum pe străzile acoperite cu ghiață pentru a parcurge traseul de 55 de mile la o viteză medie de cinci mile pe oră (șapte și jumătate, dacă scădem timpul necesar pentru reparații). Dintre cei șase înscriși, mai câștigă întrecerea un Benz. Această performanță poate fi comparată cu raliul Paris-Bordeaux din același an. În 1896, frații Duryea câștigară în prestigiu participând la o paradă automobilistică de la Londra la Brighton, organizată pentru a sărbători abrogarea legii steagului roșu în Anglia. Curînd, după aceea, frații se despărțiră, dar chiar rolul pe care l-au jucat fiecare în parte în istoria ulterioară a automobilului n-a fost decît minor.

Între timp se înscriau și alții la competiție. Elwood Haynes (1857—1925), un inginer diplomat, începu să lucreze la un vehicol mecanic în 1891, deoarece se săturase de calul și trăsură pe care trebuia să le folosească după cum i-o cerea slujba de supraveghetor al Companiei Indiana Natural Gas and Oil. Apelă la ajutorul a doi mecanici, Edgar și Elmer Apperson din Kokomo, Indiana, și împreună cu ei construie un vehicol monocilindric care porni în prima cursă la 4 iulie 1894. Haynes și cei doi Apperson rămaseră tovarășii vreme de zece ani, realizînd un automobil numit Haynes-Apperson pe care îl oferă pieții. După aceea se despărțiră, și așa pînă în anii 1920 la Kokomo continuă să fie fabricate atît automobilele Haynes cît și cele Apperson...

Următorul fu Hiram Percy Maxim, fiul inventatorului revolverului Maxim și licențiat al Institutului de Tehnologie din Massachusetts. Urmînd înclinațiile familiei, tînărul Maxim se duse de la colegiu la firma American Projectile Company, la Lynn, Massachusetts. După relatarea sa, ideea de a construi un vehicol propulsat îi veni într-o noapte pe cînd pedala o bicicletă de la Salem la Lynn, și era oarecum cu capul în nori, întorcîndu-se dintr-o vizită de la o tînără femeie foarte atrăgătoare. Experiența sa ne oferă o revelație uluitoare în privința stadiului în care se afla tehnologia automobilistică americană. Știa destule despre principiul motorului cu combustie internă ca să-și dea seama că de el avea nevoie, dar cu toate acestea nu văzuse niciodată un astfel de motor pînă cînd nu se apucase să-și construiască vehicolul. Apoi, se duse să vadă un motor Otto care punea în funcțiune o pompă. Nici măcar atunci nu știa dacă benzina putea fi utilizată drept combustibil și era pe de-antregul în necunoștință de cauză în privința realizărilor din Europa și a experiențelor contemporane realizate de frații Duryea și de Haynes.

Așa, Maxim a cumpărat un triciclu Columbia de ocazie pe 30 de dolari și apoi s-a retras într-un colț îndepărtat din incinta întreprinderii Projectile Company, luînd cu sine un sfert de litru de benzină și cîteva cartușe goale să vadă ce se întîmplă cînd i se dă foc benzinei într-un cilindru. Avu noroc să afle ceea ce dorea fără să se accidenteze, dar îi trebuiră alți trei ani de

încercări și greșeli înainte de a fi în stare să instaleze în 1895 un motor pe tricicluul său, astfel încât vehiculul să ajungă să se miște. Realizarea lui Maxim avea o însemnătate deosebită, deoarece atrase atenția firmei Pope Manufacturing Company din Hartford Connecticut, cel mai mare producător de biciclete din țară (produsele Pope erau cunoscute sub denumirea Columbia, iar Maxim prin tricicluul său era într-un fel legat de această firmă). Acceptă oferta de a se duce la Hartford ca inginer șef al unei secții de trăsuri cu motor organizată de Pope — primul efort de a realiza o producție comercială, pe scară largă, de vehicule cu motor în Statele Unite. Într-o oarecare măsură spre dezamăgirea sa, Maxim se trezi concentrându-se asupra trăsurilor electrice, deoarece colonelul Albert A. Pope (1843—1909) insistase dintr-un început: « Nu poți să-i determini pe oameni să stea pe o explozie ». În doi ani compania construi 500 de trăsuri electrice și 40 cu benzină.

În acest răstimp, pe scena americană apăreau alți inventatori: anul 1896 fu martorul sosirii automobilului cu benzină la Detroit. Charles Brady King conduse un automobil în josul străzii Woodward Avenue la 6 martie, în timp ce prima aventură automobilistică a lui Henry Ford (1863—1947), quadricicluul, porni în prima cursă experimentală pe Bagley Avenue. Evenimentul acesta avu loc la 4 iulie, după ce constructorul dărimase peretele magaziei proprietarului său, pentru a-și putea scoate creația în stradă. Proprietarul sosi la locul cu pricina pentru a protesta, dar rămase să împingă (metoda normală de a pune în mișcare aceste experiențe de pionerat). Quadricicluul era un vehicul relativ ușor (250 de kilograme) și astfel prevestea prin concepția lui visul lui Ford de a realiza un automobil ieftin. Fu vândut în schimbul a două sute de dolari lui Charles Ainsley din Detroit care, mai târziu, îl revîndu la rîndul său; și astfel, dacă Henry Ford nu a fost, după cum au crezut mulți, inventatorul automobilului, totuși el a fost acela care a făcut posibilă apariția primului automobil de ocazie pe piața americană. Alte două nume vestite apărură pe scena automobilistică în septembrie 1896 — Ransom Eli Olds (1864—1950) la Lansing, Michigan, și Alexander Winton (1860—1932), la Cleveland, Ohio. Cu ei automobilul cu benzină în Statele Unite a depășit stadiul invențiilor, deoarece atât Winton cît și Olds au fost în stare să pornească imediat la o producție pe scară largă.

Originile vehiculelor cu benzină au atras firește în mod deosebit atenția istoriei, deoarece au fost tipul care a ajuns să domine lumea automobilelor. Rezultatul acesta nu a fost întrezărit în anii 1890, cînd o bună parte din eforturile inventatorilor erau cheltuite cu automobilele electrice și cu aburi. Primul automobil electric american pare să fi fost construit de William Morrison din Des Moines, Iowa, în 1891.

Automobilul electric s-a bucurat dintru început de o mare popularitate deoarece nu făcea zgomot, era curat și ușor de condus. Părerea colonelului

Pope era împărtășită de mulți. Pedro Salom, inginer electrician, era chiar și mai vehement în privința virtuților electricității și a racilelor benzinei. În 1896 sublinia în revista *Journal of the Franklin Institute* că motoarele electrice nu aveau nici un miros în timp ce: «toate motoarele cu benzină pe care le vedem emană prin țeava de eșapament un jet continuu de hidrocarburi nearese complet, sub forma unui fum gros cu un miros foarte neplăcut. Închipuiți-vă mii de asemenea vehicule pe străzi, fiecare împrăștiind câte o coloană de miros ! ».

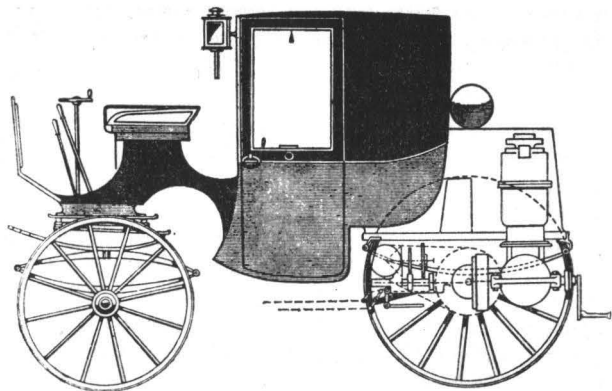
Totuși, nimeni n-a fost pînă acum în stare să realizeze un automobil electric al cărui curent să fie obținut altfel decît cu ajutorul bateriei, sau să creeze o baterie cu o capacitate suficientă pentru a înlesni curse lungi și viteze mari.

Lunga istorie a experiențelor cu motoare cu aburi face imposibilă descrierea automobilului cu aburi drept o « invenție ». Ceea ce se realizase în anii 1890, erau doar proiecte de motoare de greutate mică pentru un automobil, deosebite de cele pentru omnibuse sau de compresoare cu aburi, folosind presiuni de vapori de 600 de funzi pe inciul pătrat. Un arzător cu gaz sau benzină era utilizat pentru a încălzi boilerul. Primele motoare cu aburi cereau circa 20 de minute pentru a produce abur suficient. Boilerul Flash, inventat de Leon Serpollet în Franța în 1889, dar folosit pe scară largă abia după 1900, a eliminat acest neajuns permițînd aburului să se ridice în două minute.

Automobilul cu aburi a avut, și mai are încă, partizanii săi. În comparație cu primele automobile cu benzină, cel cu aburi avea avantaje evidente: o putere mai mare și nu cerea un sistem de transmisii complicat; pe vremea aceea existau o mulțime de « experți » care erau convinși că individul de rînd nu va putea niciodată învăța cum să se folosească de frîne. Pe de altă parte, producătorii de automobile cu vapori n-au putut niciodată înlătura teama exploziei boilerelor, deși cifrele existente arată că era neîntemeiată. Chiar dacă această himeră ar fi fost înlăturată, automobilul cu aburi prezenta neajunsuri pe care entuziaștii le treceau cu vederea. Un motor cu aburi de mică greutate, dezvoltînd presiuni de 600 de funzi pe inciul pătrat, cere în permanență o întreținere atentă.

Aceste greutăți puteau fi înlăturate de către fabricanți dacă le-ar fi socotit că merită osteneala. Neajunsul de neîntrecut prezentat de automobilul cu aburi a fost și este faptul că un motor cu combustie internă are o eficacitate energetică mai mare decît un motor cu aburi, astfel încît aceeași cantitate de efort tehnic ar produce inevitabil rezultate mai bune în cazul unui automobil cu benzină decît în al celui cu aburi. Nu există nici o dovadă din care să reiasă că automobilul cu aburi a fost victima unei conspirații din partea producătorilor de automobile cu benzină, cum au susținut uneori partizanii lui. Ceea ce se întîmplă cu el nu a fost decît o manifestare a supraviețuirii celor mai bune adaptări.

În românște de S.D.



JULES ROMAINS

Primul automobil

Amintirea pe care o păstrez primului automobil în funcțiune este legată de imaginea unei intersecții pariziene: aceea formată din străzile de Maistre, Coulaincourt și Damrémont, chiar deasupra Cimitirului Montmartre. Vehiculul părea să vină dinspre piața Clichy, îndreptându-se spre strada Damrémont, dar se îndrepta într-acolo foarte încet și parcă cu smucituri. Făcea mult zgomot. De sub el apărea un fum violet, greu, pe care îl mai revăd încă. Trei sau patru trecători s-au oprit pentru a nu pierde nimic din acest spectacol neobișnuit. Asta se situează în jurul anului '95. Eram încă un june elev, întorcându-mă la sfârșitul unei după-amieze de la micul liceu Condorcet.

Lucrul de care mi-aduc mai slab aminte este nuanța exactă a sentimentului pe care îl încercasem. Fusesem teribil de emoționat? Nu prea cred. Auzisem vorbindu-se destul prin ziare de primele isprăvi ale «trăsurilor fără cai»

și, în special, de o încercare de cursă Paris-Rouen, care avusese loc în '94. Ba, probabil, am văzut și poze în publicațiile ilustrate. Și cu siguranță că mașina din strada Damrémont nu era prima mașină pe care mi-a fost dat s-o zăresc, iar imaginea care se păstrează în sufletul meu se datora doar unui capriciu al memoriei, sau, poate, modului marțial în care evolua. Pe lângă asta, existau deja tramvaie cu aer comprimat. Le-am luat chiar eu nu o dată. Și chiar dacă se deosebeau de un automobil, ne obișnuiserăm totuși cu ideea unui vehicul cu motor (ca să nu mai vorbim de tren care, e bine s-o reamintim, a constituit pentru predecesorii noștri invenția supremă, făcând verosimilă, aproape inevitabilă, folosirea unei forțe mecanice la vehicule de mici dimensiuni).

Probabil, deci, eram mai de grabă interesat decât emoționat. Mașina pe care o vedeam înaintînd pe pavajul Parisului trebuia să fie, judecînd după zgomot și fum, dotată cu un motor cu explozie. Îmi amintesc că pe vremea aceea, atît cunoscătorii cît și cei care făceau pronosticuri se împărțeau în mai multe «școli». Erau dintr-aceia care nu credeau decît în abur. Pentru ei automobilul de mîine era, în ultimă instanță, o copie a locomotivei, cu adaptarea mașinii cu aburi atît la caroseria tradițională a trăsurilor, cît și la solul accidentat al străzii și drumului. Ei erau admiratorii lui Serpallet și ai lui de Dion-Bouton.

Erau și dintr-aceia care, fără să nege că mica mașină cu aburi sau motorul cu explozie vor juca un rol provizoriu, nu le priveau decît ca pe soluții de tatonare, fiind convinși că nu peste mulți ani automobilul electric va înlătura aceste tipuri de tranziție. Pentru asta va fi suficient ca acumulatorul să consimtă a deveni mai ușor, lucru care nu poate să întîrzie. Opinia lor părea atît de rațională, încît era împărtășită de foarte mulți. Tocmai acestui fapt îi datorăm apariția, în ultimă instanță, foarte precoce, a trăsurilor electrice, care a precedat-o pe cea a tramvaielor avînd la bază aceeași concepție. Iar cînd priveai la mișcarea acestor mașini electrice prea încete, tăcute și suple, era greu să nu admiți că în cele din urmă ele nu vor întîrzia să înlocuiască micii monștri care scot fum, pocnesc și sînt scuturați de furii inegale, și că e sigur mult mai amuzant să le fii spectator decît șofeur sau pasager.

În sfîrșit, mai erau aceia care, în ciuda adversităților, credeau în ceea ce se numea pe atunci motor cu petrol. Ei asigurau că defectele lui vor fi

cu timpul eliminate, că nu vor înceta să câștige în suplețe și discreție, că toate piesele vehiculului se vor acorda tot mai armonic, pentru a se constitui într-o mașină adevărată, rezistentă și ușor de mînuit.

Care era, în această dispută, poziția ageamiului care eram pe-atunci? Fiindcă nu vă închipuiți desigur c-aș fi avut vreo părere. Copiii din vremea aceea nutreau, ca și cei de azi, pasiunea pentru mecanică, a cărei înrudire cu dragostea pentru jucării este foarte clară. Ei bine, cred că principiul trăsurilor cu tracțiune electrică mă umplea de stimă, dar că sistemul îmi părea într-un fel prea frumos ca să reușească. (Aveam deja o tendință de a nu subaprecia dificultățile vieții). Cît privește micii monștri care scoteau fum și făceau zgomot asurzitor, drumul care urma să fie făcut mi se părea mai anevoios, însă tocmai de aceea mai sigur.

O ceartă asemănătoare îi despărțea, cam în aceeași vreme, pe partizanii a « ceea ce e mai ușor » de cei a « ceea ce e mai greu decît aerul » (cu alte cuvinte, pe partizanii dirijabilului, aflat în fașă, de cei ai avionului, încă în proiect). Eu înclinam spre cei din urmă; din considerente fără îndoială excelente pe care le culegeam din articolele cronicarilor mai mult sau mai puțin pricepuți, dar și fiindcă dirijabilul părea o soluție prea directă, prea ușoară; era la îndemînă, avea mai puține piedici de învins pentru început, deci, ca revanșă, mai puține posibilități nebănuite în pîntecele său (în pîntecele său uriaș de balenă).

Și ca să revenim la automobil, partizanii « motorului cu petrol » sînt aceia care, pînă în momentul de față, au avut dreptate. Dar oare n-am văzut reapărînd, și asta nu de mult, un proiect, ba chiar mi se pare un prototip de automobil cu aburi? Cît privește acumulatorul ușor (ba, mai mult, fix), despre care am tot auzit vorbindu-se în timpul copilăriei și adolescenței noastre, ca despre viitorul miracol al tehnicii, oare partida sa este definitiv jucată, adică pierdută? N-am nici o competență în materie. Orice băiat de pe stradă ne va spune că, de altfel, nu mai merită osteneala să te frămînți pentru atîta lucru; punerea la punct a unui motor « atomic » fiind numai o treabă de cîțiva ani.

Cînd îmi tot întreb în felul acesta aducerile aminte despre începuturile automobilului, ceea ce-mi aduc și mai greu aminte decît primele mele reacții ca spectator, sînt primele mele impresii de beneficiar. La drept vorbind, circumstanța însăși nu poate fi fixată în timp. Și dacă mă revăd perfect contem-

plînd destul de grotescul teuf-teuf ce se îndrepta cu mare greutate spre strada Damrémont, nu mă imaginez deloc punînd piciorul, pentru prima oară, pe scara unui automobil propriu-zis. Cu siguranță că evenimentul a fost atenuat de o serie întreagă de preambuluri. Pentru copilul care urcă de nenumărate ori pe platforma unui tramvai cu aer comprimat, platforma primului autobuz care-i ieșea în cale nu mai constituia o prea mare surpriză. Iar cînd ai făcut deja un anumit număr de călătorii cu autobuzul, un drum într-o birjă fără cai (nu se vorbea încă de taxiuri) nu mai avea nimic senzațional.

AUTOMOBILUL ȘI DESTINUL SĂU

Acum aș vrea să încerc evocarea imaginii străzilor, bulevardelor, intersecțiilor pariziene, a străzilor principale din orașele de provincie, a drumurilor, din epoca începutului de secol, cînd automobilul începea să-și ocupe locul. În acest tablou, el nu-i completamente absent. Dar prezența lui e discretă. Strada pariziană rămîne un flux aproape omogen de trăsuri. (Aici se amestecă doar vehicule cu manetă, încă numeroase, cîteva bi și triciclete, care și ele, se aflau la începutul carierei lor). Pe ici pe colo se strecura cîte un automobil, căuțînd s-o facă cît mai puțin stîngaci: vehiculul cu motor încă nu e nici prea iute, nici prea abil în evoluțiile sale. Nu poate încetini decît acordîndu-și un răgaz, și asta cu prețul unei mari stări de alarmă. Oprirea bruscă îi este practic interzisă. O stradă cu aglomerație normală este deci un loc dificil. Îl așteaptă tamponările, iar lucrurile se aranjează în așa fel, încît mai întotdeauna el este vinovatul. Și atunci, automobilistul, în acest Paris mult mai degajat decît cel de azi, ocolește pe cît îi e cu putință străzile agitate din centru, preferînd drumurile largi, cu perspectivă liberă, unde are tot timpul să se asigure văzînd obstacolul apropiindu-se, nefiind la tot pasul forțat să facă acrobații care să-i distrugă nervii, cum ar fi de pildă manevrarea schimbătorului de viteză.

Apoi există și teama de penă. Pana este un accident a cărui amenințare este permanentă. Dacă survine pe un bulevard, o veți trata cu aname sînge rece, fără să vă ieșiți din minți. În mijlocul însă unei străzi înguste, în care camionul cu doi cai își reclamă trecerea sau își agită spre capota sau portbagajul dumneavoastră, oiștea care nu așteaptă decît să se transforme în ber-

bece, unde întreaga circulație vă e ostilă, batjocorind, luînd peste picior pe prostul pus în încurcătură care sînteți dumneavoastră, pînă la proporțiile și nuanțele unui coșmar.

De asemeni, foarte puțini sînt automobiliștii care în acei ani ai începutului de secol se servesc de mașină pentru deplasările lor zilnice prin oraș. Ea rămîne pentru dîșii un obiect de sport, fiindcă deplasarea, mai cu seamă cînd e făcută cu familia, se adaptează foarte greu lipsei de confort, ba chiar riscurilor de care vehiculul cu patru roți este departe de a se debarasa. Pe o stradă obișnuită, nu vei întîlni de loc limuzine, ci doar birje și trăsură, și astea într-un număr foarte mic. Felul în care se prezintă « grajdul » parizian al birjelor motorizate este și el de natură să dea naștere pronosticurilor asupra viitorului vehicul fără cai, idei pe care deocamdată timpul nu le-a confirmat. O parte din mașini sînt cu tracțiune electrică, așa cum am enunțat-o mai sus. Și dacă se iau în considerație avantajele pe care ele le prezintă deja, în comparație cu vehiculele « cu petrol » cuminți, fără emanații grețoase, grațioase și cu comenzi lipsite de complicație — parizianul de acum, repet, nu va putea să nu se gîndească la partida pe care ele o vor câștiga cît de curînd. Singurul neajuns, provizoriu, se spune, este marea greutate a acumulatorilor față de o sarcină atît de mică. Dar oare acumulatorul, nu-i și el la începuturile sale? Poate în mai puțin de un deceniu va ajunge să suporte la aceeași greutate o încărcătură de zece ori mai mare? Din acea zi, în oraș nu va mai putea fi vorba decît de tracțiune electrică. Pentru călătorii pe distanțe mari, se vor instala, cu timpul, din loc în loc, stații de aprovizionare cu curent. În felul acesta, se va forma o rețea, aidoma — prin principiul său de funcționare — pompelor de benzină, atît doar că, prin natura lor, vor fi mai sistematic și mai puțin dispersat dispuse.

Am spus că pe vremea aceea strada obișnuită din centru părea mai puțin amabilă cu mașinile particulare. Ele își scoteau cît de cît pîrleala pe drumurile de paradă ca Champs-Élysées sau bulevardul du Bois. Mașini de lux încep să caute priviri admirative, pe care însă le obțin cu multe rezerve: cupeurile și limuzinele par prea evident amputate de atelajele lor. Rotirea asta îți amintește un număr de circ, în care șoferul îți sugerează pe clovnul care, urcîndu-se-n șa, mimează demnitatea unui vizitiu veritabil. Ba, pentru a colora imaginea, ar putea ține în mîna dreaptă un bici—buricele degetelor

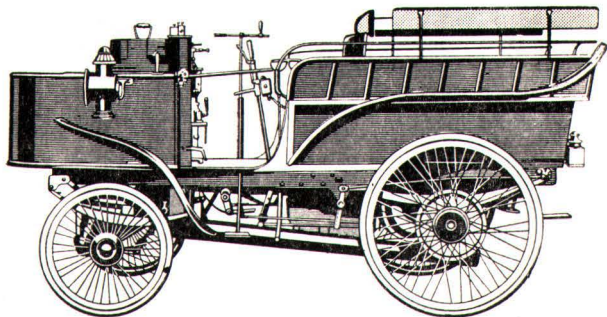
mîngîind volanul — cu care, din cînd în cînd, să şfichiuiască cu graţie crupele imaginare.

Faptul că această excelentă glumă ar putea deveni într-o bună zi realitate, concurînd în spectacol cu frumoasele atelaje ale căror cai cu piepturi maiestos cambrate fac turul de onoare al arenei, sfîrşind prin a le elimina puţin cîte puţin, era în afara oricărei discuţii.

Din volumul "*Hommes, médecins, machines*", 1959

În româneşte de G.Ş.

▼ BREAK-ul lui Dion
intrat în competiţie
cu automobilul LEVASSOR



Simbol al lumii moderne

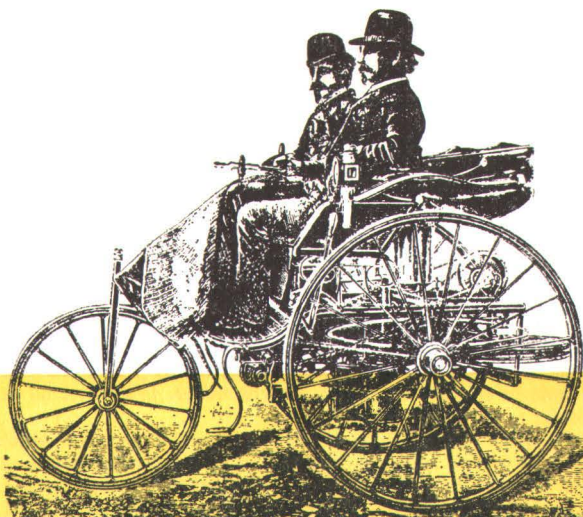
ROLAND BARTHES

Noua mașină Citroën

Cred că automobilul este astăzi echivalentul destul de exact al marilor catedrale gotice: vreau să spun, o mare creație a epocii, concepută cu pasiune de către artiști necunoscuți, consumată în imaginea dacă nu în folosința ei, de către un popor întreg care își apropiază în ea un obiect perfect magic.

Noua mașină Citroën cade literalmente din cer în măsura în care ea se prezintă mai întâi ca un obiect superlativ. Nu trebuie să uităm că obiectul este cel mai bun mesager al supranaturii: există cu ușurință în obiect, în același timp o perfecțiune și o absență de origine, o încheiere și o strălucire, o transformare a vieții în materie (materia este cu mult mai magică decât viața), și pentru a spune tot adevărul o tăcere care ține de ordinul miracolului. « Zeița » are toate caracterele (cel puțin publicul începe să i le atribuie în mod unanim) unuia dintre acele obiecte coborâte dintr-un alt univers, care au hrănit noua manie a secolului al XVIII-lea și aceea a științifico-fantasticului nostru: Zeița este în primul rând un nou Nautilus.

De aceea trezește mai puțin interes substanța din ea decât încheieturile. Se știe că netezimea este întotdeauna un atribut al perfecției deoarece contrariul ei trădează



o operație tehnică și foarte omenească de potrivire: cămașa lui Christos era fără cusătură așa după cum aeronavele literaturii științifico-fantastice sînt dintr-un metal continuu. Mașina D.S. 19 nu pretinde să fie o suprafață pură, deși forma ei generală e foarte învâluită; totuși îmbucarea planurilor sale interesează cel mai mult publicul: el pipăie cu înverșunare joncțiunea ferestrelor, își petrece mina prin rigolele largi de cauciuc care leagă fereastra dindărăt de rama ei de nichel. Există în această D.S. momeala unei noi fenomenologii a potrivirii ca și cum s-ar trece de la o lume de elemente sudate la o lume de elemente juxtapuse și care se țin prin simpla virtute a formei lor minunate, ceea ce e, bineînțeles, menit să ducă la ideea unei naturi mai simple.

În ceea ce privește materia însăși, este sigur că ea susține un gust al ușurinței, în sens magic. Există o revenire la un anume aerodinamism, nou totuși în măsura în care e mai puțin masiv, mai puțin tranșant, mai staționar decît acel din primele timpuri ale acestei mode. Viteza se exprimă aici în semne mai puțin agresive, mai puțin sportive, ca și cum ea ar trece de la o formă eroică la o formă clasică. Această spiritualizare se citește în importanța, grija și materia suprafețelor transparente. Zeița este în mod vizibil exaltare a geamului, și tabla nu e aici decît o bază. Aici, geamurile nu sînt ferestre, deschideri practicate în coajă obscură, ele sînt mari

pulpane de aer și de vid, avînd bombajul desfășurat și strălucirea bășicilor de săpun, subțirimea dură a unei substanțe mai mult entomologice decît minerale (insigna Citroen, insigna ca o săgeată a devenit dealtminteri insignă înaripată ca și cum s-ar trece acum de la un ordin al propulsiei într-un ordin al mișcării, dintr-un ordin al motorului într-un ordin al organismului).

Este vorba deci de o artă umanizată, și se poate ca Zeița să marcheze o schimbare în mitologia automobilului. Pînă în prezent, mașina superlativă ținea mai mult de bastionul puterii; ea devine aici, în același timp, mai spirituală și mai obiectivă, și, în ciuda unor oarecari complezente noi manii (cum ar fi volanul vid), iat-o mai gospodină, mai bine adaptată acestei sublimări a ustensilității pe care o aflăm în artele menajere contemporane, tabloul de bord seamănă mai mult cu masa unei bucătăril moderne decît cu o centrală de uzină: jaluzelele subțiri de tablă mată, ondulată, micile pîrghii cu o bilă albă în cap, oglinzile foarte simple, chiar discreția nichelajului, toate acestea înseamnă un fel de control exercitat asupra mișcării, conceput de azi înainte mai mult ca un confort decît ca o performanță. În mod vizibil se trece de la o alchimie a vitezei la o lăcomie a șoferitului.

Se pare că publicul a ghicit în mod admirabil noutatea temelor care-i sînt propuse: sensibil în primul rînd la neologism (o întreagă campanie de presă îl ținea în alertă de ani de zile) se străduiește foarte repede să-și aproprieze o comportare de adaptare și ustensilitate. (« Trebuie să ne obișnuim »). În holurile de expoziții, mașina-prototip este vizitată cu o preocupare intensă, drăgăstoasă: este marea fază tactilă a descoperirii, momentul în care miracolul vizual va suferi asediul raționalizant al pipăitului (deoarece pipăitul este cel mai demistificator dintre toate simțurile, spre deosebire de vedere care este cel mai magic): tablele, încheieturile sînt pipăite, tapițeria palpată, scaunele încercate, ușile mîngiate, pernele bătătorite; înaintea volanului se mimează cu tot corpul conducerea mașinii. Obiectul este aici totalmente prostituat, apropiat: parte a cerului Metropolisului, Zeița este un sfert de oră mijlocit, săvîrșind în acest exorcism, însăși mișcarea de promovare mic-burgheză.

În românește de G.H.



Această lume al cărei simbol este un automobil

Automobilul este obiectul-rege, lucrul-pilot. Nu-i rău s-o repetăm. Acest obiect prin excelență impune multiple comportamente în mai multe domenii, de la economie la vorbirea obișnuită. Circulația face parte din funcțiile sociale și se clasează în primul rind. Ceea ce determină prioritatea locurilor de parcare, a căilor de acces, a unui serviciu de drumuri adecvat.

În fața acestui « sistem », orașul se apără rău. Acolo unde a existat, acolo unde supraviețuiește, tehnocrații sînt gata să-l demoleze. Unii specialiști au ajuns să definească cu un termen general avînd rezonanțe filozofice și raționale — urbanismul — consecințele circulației generalizate, extinsă la absolut. Spațiul se concepe după exigențele automobilului. Noțiunea « a circula » se substituie aceleia de « a locui » și aceasta dintr-o pretinsă raționalitate tehnică. Este adevărat că pentru mulți, automobilul este o parte din « locuința » lor, adică un « fragment esențial ».

Poate ar fi aici locul potrivit să stăruim asupra cîtorva fapte curioase. În circulația automobilistică, oamenii și lucrurile se acumulează, se amestecă fără a se întîlni. Este un caz surprinzător de simultaneitate fără schimb, fiecare element rămî-nînd în « cutia » lui, fiecare bine închis în carapacea sa. Ceea ce contribuie de asemenea să degradeze viața urbană și să creeze « psihologia » sau mai curînd psihoza conducătorului de mașină.

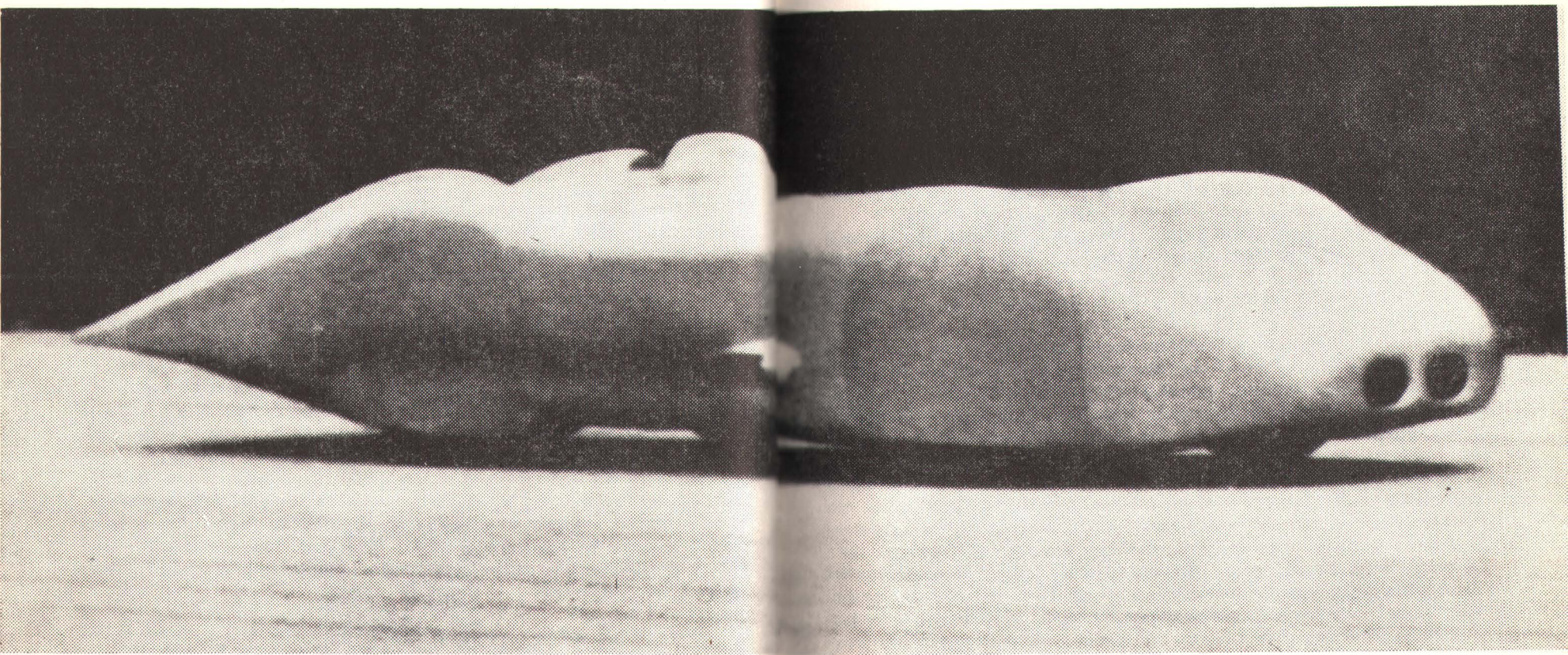
* Henri Lefebvre, profesor de sociologie la Facultatea de Litere din Nanterre. Fragmentul tradus face parte din lucrarea sa « La vie quotidienne dans le monde moderne » ed. Gallimard — 1968.

Pe de altă parte, pericolul real, dar slab și cifrat dinainte, nu împiedică decât în mică măsură pe oameni să-și « asume riscurile ». Automobilul, cu răniții și morții lui și cu drumurile însingurate, este o rămășiță de aventură în cotidian, puțină bucurie autentică, puțin joc.

Interesant este să menționăm locul pe care automobilul îl ocupă în singurul sistem global pe care l-am descoperit: structura alibiurilor. Alibi pentru erotism, alibi

pentru aventură, alibi pentru modul de « a locui » și sociabilitatea urbană, automobilul este o piesă din acest « sistem », care se dezintegrează îndată ce-l descoperim.

Obiect tehnic sărac, condiționat de o analiză funcțională (să circuli, deci « să mergi » — să utilizezi o energie considerabilă risipind-o — să luminezi drumul, să schimbi direcția și viteza) și de una structurală (motor, șasiu și caroserie, aparatură) destul de simplă, automobilul figurează de asemenea într-o analiză funcțională și



structurală simplă și săracă a societății. El ocupă aici un loc important care tinde să devină preponderent. El determină o practică (economică, psihică, sociologică etc.) El se vrea (il vom « înconștient ») obiect total. El poartă un sens (absurd).

În realitate — și pe bună dreptate — automobilul nu cucerește și « structurează » societatea, ci cotidianul. Automobilul îi impune legea lui. El contribuie puternic să « consolideze », cotidianul să-l fixeze pe planul lui, să-l planifice. Cotidianul, într-o largă măsură, înseamnă astăzi zgomotul motorului, folosința lui « rațională », exigențele producției și ale reparației automobilelor, etc.

Și asta nu-i totul. Mașina-automobil nu se reduce la un obiect material înzestrat cu o oarecare tehnicitate, mijloc și mediu social-economic, purtător de exigențe și constrângeri. Automobilul dă naștere la ierarhii: ierarhia perceptibilă și sensibilă (grandoare, putere, preț) se dublează de o ierarhie mai complexă și mai subtilă, aceea a performanțelor.

Jocul acestor două ierarhii este suplu. Ele nu coincid. Între ele, este un întreg « decalaj », o stare intermediară. Adică un loc pentru conversație, discuție, controversă. Pe scurt pentru cuvânt.

În locul definit pe scara materială nu corespunde termen cu termen un loc pe scara performanțelor. Pot să câștig grade, puncte. Într-un mic grup, pot să devin (pentru câteva minute, sau câteva zile) campionul. Firește am limite, dar unde? Dacă am depășit o mașină mai puternică, mi-am modificat locul în ierarhie urcând de pe o treaptă pe o alta mai înaltă, care se oferă celor îndrăzneți, făcând apel la abilitate, deci la libertate.

Și o să discut cu pasagerii, cu prietenii mei, îndelung, emoționat, mai ales dacă mi-am asumat riscuri. În aceste condiții, ierarhia nu mai pare opresivă. Ea devine integrativă.



Observăm că acest statut al obiectului-automobil seamănă cu statutul corpului uman în relațiile sale cu sportul. Aici există ierarhia fizică (greutate, forță, talie etc.), ierarhie a performanțelor, ciocnire a celor două categorii.

Dar această dublă ierarhie corespunde (inadecuat, așadar în mod foarte suplu și este în joc interesul său pentru toți și în consecință pentru analist) ierarhiei sociale. Există aici analogie (nu strictă omologie) între ierarhia confortului social și aceea a automobilelor. Cum aceste categorii nu coincid, trecem neîncetat de la una la cealaltă, fără a găsi locul unei opriri definitive. Caracterul niciodată definit, nici totdeauna reversibil, totdeauna repus în discuție — și totuși imperios — al clasamentului îngăduie un număr ridicat de combinații, confruntări, evaluări.

Rezultă astfel că existența practică a automobilului, în măsura în care-i instrument de circulație și utilaj de transport, nu este decât o porțiune a existenței sociale a omului. Acest obiect cu adevărat privilegiat are o dublă realitate mai intensă, înzestrată cu o mai puternică duplicitate decât celelalte: sensibilă și simbolică, practică și imaginară.

lerarhizarea este în același timp exprimată și plină de înțeles, suportată, agravată de simboluri. Automobilul este simbolul statutului social, al prestigiului. La automobil totul este vis și simbol: de confort, putere, prestigiu, viteză.

În practică se suprapune consumarea semnelor. Obiectul devine magic. Intră în vis. Limbajul despre el se alimentează din retorică și acoperă imaginarul. Înseamnă un obiect împovărat de sens într-un ansamblu împovărat de sens (cu limbajul, cuvintele sale, retorica lui). Semn al consumului și consum de semne, semne ale fericirii și fericire prin semne, învălmășindu-se, intensificându-se sau neutralizându-se reciproc.

Mașina-automobil cumulează rolurile. Automobilul rezumă constrângerile cotidianului. El împinge la extrem privilegiul social acordat intermediarului, mijlocului. În același timp, el condensează eforturile pentru a ieși din cotidian, reintegrând aici jocul, riscul, sensul.

Acest obiect are codul său: codul drumului. Fără comentarii. Exegeza semantică, semiologică, semiotică a codului rutier umple de pe acum volume. Rămâne prototipul « subcodurilor » ce constrâng, a căror importanță maschează absența de sens și a unui cod general al societății.

Codul arată rolul semnalelor. « Corpus »-ul pe care un exeget hotărât să ducă pînă la capăt explorarea semiologică (și sociologică) a automobilului ar putea să se sprijine, ar trebui să depășească acest cod și să-și alăture alte documente, texte legale, ziaristice sau literare, anunțuri publicitare, etc. Obiectul-pilot a stîrnit nu numai un sistem de comunicare, dar și organisme și instituții care se servesc de el și îl servesc.

Aici, atingem comicul sau mai curînd caraghioslicul situației. Despre aceste sub-sisteme, noi credem că tind spre pleonasm, spre distrugerea prin tautologie. Obiectul, aici, distruge și pe urmă se distruge. Turismul distruge locul turistic prin faptul că atrage aici mulțimea și că un asemenea loc (oraș, peisaj, muzeu) nu prezintă alt interes decît acela al unei întîlniri, ce s-ar putea petrece aiurea, n-are importanță unde.

Cît despre automobil, degeaba veți pustiia orașe și cîmpii, el va ajunge mai curînd sau mai tîrziu la punctul de saturație. El tinde spre această limită, spaima specialiștilor în circulație: « gerul » final, imobilitatea înșepenită de inextricabil.

Așteptînd această limită totdeauna împinsă înapoi, totdeauna fascinantă, conducătorii de automobile, în Germania sau în America se opresc îndelung în moteluri pentru a contempla valul de mașini pe autostrăzi și găsesc în acest spectacol o satisfacție (mare, dacă nu perfectă).

Știm, din practică și datorită teoriei scoaterii din uz, cum « îmbătrînirea » automobilelor este prevăzută, amenajată, programată. Abia vom forța nota (metaforă sau calambur?) afirmînd că automobilul se erijează astfel în simbol general al autodistrugerii. Și cu acest titlu încă, trecînd drept « bun de consumație durabil », solicitînd construirea de structuri permanente (axe de circulație, fluxuri calculate), el ocupă un loc mai mult decît onorabil în sistemul alibiurilor.

În românește de A.B.

Pledoarie pentru automobil

Secolul 19 a fost al vaporului.

Se gîdea în preajma anului 1890 că electricitatea va stăpîni în veacul următor. Totuși din 1900, un fenomen irezistibil — mai întîi francez, apoi american, pe urmă mondial — se intensifică demonstrînd că epoca noastră va fi a automobilului.

În ultima treime a secolului nostru, constatăm că în pofida grandioaselor descoperiri în ce privește avionul, atomul și spațiul cosmic, cel de al douăzecilea veac rămîne al automobilului, deoarece el va modela condiția umană pentru răul ca și pentru binele ei.

Fenomen util sau dăunător? Părerile sînt împărțite. Cei mai mulți dintre contemporanii noștri apreciază că automobilul este, după roată, cel mai mare progres al istoriei omenești.

Totuși, se ridică unele voci împotriva acestei păreri.

AUTOMOBILUL ABSURDITATE ECONOMICĂ?

... Alfred Sauvy încearcă să demonstreze că automobilul nu este o zină binefăcătoare « așa cum o publicitate abilă personificată prin șeful său, Bibendum — uriașul bun al legendei care șoptește la ureche înțelepciunea și ispita — vrea să facă să se creadă ».

Și cu lovituri de bardă, economistul nostru atacă violent toate ideile îndeobște admise. El afirmă:

Nu numai că automobilistul nu plătește prea multe impozite, ci dimpotrivă, prea puține, deoarece taxele în acest domeniu n-au fost practic majorate din 1957, pe cînd vinul, cinematograful și locuințele sînt mult mai greu gravate.

Că ar trebui mai bine să se construiască mai multe locuințe, spitale și mai puține autostrăzi.

Că, prin facilitățile care i se acordă, automobilul « ucide » calea ferată, în timp ce publicitatea despre primul trimbițează contrariul.

Că publicul n-aude decît această voce a publicității, fiindcă singurele două surse de informație ale ziariștilor de specialitate « adesea foarte oneste » — recunoaște Sauvy — sînt Uniunea rutieră și Camera sindicală a constructorilor de automobile.

Că este absurd să-i vedem pe tineri sacrificîndu-și locuințele pentru automobil. Și în sfîrșit, că hecatomba pe drumurile franceze este scandalooasă și inadmisibilă.

Îl cunosc pe Alfred Sauvy de cincizeci de ani. Am fost camarazi de clasă la colegiul Stanislas. Inteligent, curajos, sportiv, este un spirit limpede, uneori cu tendințe paradoxale.

Fără îndoială va fi surprins că un admirator al automobilului va recunoaște adevărul unora din argumentele sale. Acordul meu total în ce privește denunțarea masacrului rutier nu-l va mira.

Ca răspuns la rechizitorul său îl voi face să observe simplu aceasta: omul modern iubește automobilul.

Cu toată valoarea demonstrației sale, cu toată convingerea lui, Alfred Sauvy se simte oare capabil să convingă un om care iubește?

Cînd un martor lucid îi atrage atenția amantului că iubita lui este cheltuitoare, neglijentă și proastă gospodină, va mai stăruia dacă i se răspunde: « O iubesc ? ».

Nu va mai putea să discute.

AUTOMOBILUL, SIMBOL DETESTAT

... Ce-i rămîne omului și mai ales celui tînăr — dacă nu mai crede în noțiunile de patrie, religie și familie?

Nimic?

Ba da. Îi rămîne automobilul.

Printr-un fenomen curios, omul modern regăsește în această masă de plastic și oțel o personalitate, o viață și un oarecare ideal.

Neofitul înțelege foarte repede că automobilul său este mai mult decît o abilită îmbinare de piese mecanice. Impulsurile lor îi provoacă reacții neprevăzute și uneori primejdioase. Curînd atribuie automobilului o personalitate, și, dacă este puțin poet, îi descoperă un suflet. Atunci el acceptă analogia șofer-automobil și călăreț-cal. În timp ce nu i-ar trece niciodată prin cap să-și compare mașina de spălat sau televizorul cu un cal pur sînge.

Ce ideal găsește omul în automobilul lui? Libertatea. Puterea.

Densitatea crescînd a populației, înghesuiala, regulamentele tentaculare îi zmulg progresiv puțină sa libertate. Iar senzația delicioasă de evadare și de libertate care-l stăpînește pe om la volan, fiecare o cunoaște. Inutil s-o descriem.

Noțiune mai puțin pură decît aceea de libertate, aceea de putere. Sclav al societății de consum, cel ce conduce o asemenea mașinărie nu se simte o fărîmă de forță decît în interacțiune cu alte mașinării. Cînd acest robot urcă în automobilul său, el își regăsește calitatea de om. O presiune a degetului pentru a îndruma mașina, o atingere cu piciorul pentru a o lansa în viteze amețitoare — și el devine un supraom. Senzație de putere suspectă, căci trezește complexul de superioritate și libido-ul. Un psiholog îmi spunea că automobilul le stîrnește unora o emoție sexuală și poate să-împingă la violență — și precum se știe — și la desfrîu.

Firește, nu mă gîndesc că automobilul poate să constituie idealul uman al viitorului. Idealuri pe măsura omului de mîine?

Pentru europeni să creeze Europa. Sarcină la fel de exaltantă ca aceea a pionierilor americani ce au creat Statele Unite.

Și, mai ales să zmulgă umanitatea de la foamete.

Dacă nu se iau măsuri chiar de acum, în anul 2000, din șase miliarde de locuitori vor fi două miliarde de prost-hrăniți și două miliarde de muritori de foame. Și noi ce facem? Nimic. Efortul gigantic al umanității care ar trebui să fie întreprins în acest sens se concentrează în întregime asupra atomului și spațiului cosmic. Să acumulezi bombe atomice e criminal. Să trimiți un om în lună e inutil. Am face mai bine să medităm asupra cuvintelor lui Montesquieu: « Nu există o dereglare mai rea a spiritului decît să voiești superfluul atunci cînd n-ai deloc necesarul ».

AUTOMOBILUL, INDUSTRIE-PILOT

Automobilul joacă în economia modernă rolul capital de industrie-pilot.

Între 1900 și 1920, automobilul a fost în lume industria de vîrf. Pe urmă, industriile aeronautice — atomică în 1950 și astronomică în 1957 — au preluat schimbul.

Pentru a înțelege raporturile de bază, să examinăm cifrele americane.

În Statele Unite sînt actualmente cam cincisprezece mii de ingineri în industria de automobile. În cursa pentru cucerirea spațiului cosmic, în aceeași țară, NASA folosește 33 de mii de salariați de stat. Pe de altă parte, 20 de mii de întreprinderi publice și particulare — utilizînd patru sute de mii de ingineri și tehnicieni — lucrează pentru NASA.

Bugetul pentru industria astronomică va fi în acest an superior cu 5 miliarde de dolari, în timp ce investițiile totale ale lui « General Motors », cel mai mare constructor din lume în acest doemniu, se ridică la un miliard de dolari, cifră de pe acum fantastică.

Dacă acest efort prodigios servește numai să se trimită un om în lună, înseamnă o imensă dereglare a spiritului. Dacă servește să întărească un prestigiu, să se obțină o hegemonie sau să se pregătească o bază atomică, înseamnă o perversiune a spiritului.

De la Henri Ford, cam prin 1905, industria de automobile a căutat — în afară de progresele tehnice — să fabrice totdeauna mai bun pentru mai puțin scump.

În 1914, afirmă Jean Fourastié, trebuiau 25.000 de ore de lucru pentru a cumpăra cea mai puțin scumpă dintre mașinile Renault. În 1967, automobilul « 4L » revine la 1550 de salarii orare, adică de 16 ori mai puțin; trebuie ținut seama totodată de abisul — în ce privește calitatea — care desparte « 4 CV »-ul de acum, de automobilul din 1914. Dacă încercăm să traducem în cifre cît ar costa o mașină tip 1967 cu tehnica dinainte de 1914, constatăm că « 2CV »-ul ar valora 60 de milioane franci vechi.



Rezultat spectacular !

Punct important: nu se mărginește numai la automobil. Toate celelalte industrii profită de pe urma acestei uriașe munci efectuate. Și dacă avem astăzi frigidere, mașini de spălat, magnetofone, aparate de ras electrice și alte mașini la fel de excelente de asemenea la prețuri reduse — o datorăm industriei de automobile.

În Franța industria de automobile nu este numai industria-pilot, dar de asemenea prima. Cele câteva cifre pe care le vom cita sînt elocvente în ariditatea lor, mai mult decît orice argument.

În fabricarea de automobile noi, cifra de afaceri: 18 miliarde de franci în 1965 (3% din cifra globală a industriei).

În reparații și întrețineri: 13 miliarde.

Industria de automobile furnizează: 16% din resursele statului (taxe diverse și de vamă); 8% din valoarea totală a exporturilor.

Ea consumă: 12% din producția siderurgică; 50% din producția de oțeluri speciale; 50% din producția de caciuc. Ea folosește — direct sau indirect: 1.450.000 de lucrători și asigură existența la 4.500.000 de francezi.

Nu este un frumos tablou de onoare?

Dar încă mai mult.

Automobilul este cheia dezvoltării țărilor subdezvoltate.

De asemeni, el este, oricît ar contesta unii, o sursă de civilizație și de cultură.

AUTOMOBILUL, INSTRUMENT DE CULTURĂ INTELECTUALĂ ȘI ARTISTICĂ

... Răspîndirea automobilului permite contemporanilor noștri să-și regăsească nomadismul natural.

În vîltoarea întîmplătoare a călătoriilor sale, cel ce călătorește cunoaște frumusețea orașelor, a peisajelor, a muzeelor pe care altfel nu le-ar fi descoperit.



Emblema pneurilor MICHELLIN, omulețul care astăzi, nelipsit de pe coperta ghidurilor Michelin, însoțește turiștii din întreaga lume.

Acest iureș nu prezintă decît avantaje. Pe bună dreptate Henri Lefebvre observă: « turismul distruge locul turistic numai prin faptul că atrage aici mulțimea și că un asemenea loc nu prezintă alt interes decît acela al unei întâlniri, ce ar putea să se petreacă aiurea, n-are importanță unde ».

Puțin mai înainte, Henri Lefebvre se plîngea de contrariu. El critica automobilul pentru că închide pe cel care îl conduce în « cutia » lui creînd o « simultaneitate fără schimb ». Dacă schimbul nu se produce în timpul parcursului, intervine la sosire și chiar, fără îndoială, în mod exagerat.

Pe de altă parte, dacă mulțimea distruge o parte din frumusețea așezărilor, această frumusețe rămîne înfinit superioară acelei a locuinței citadine a călătorului.

În ciuda îmbulzelii de la 15 august, trecătorile Tarn-ului vor rămîne totdeauna mai grandioase decît o stradă din Mênilmontant.

Fernand Picard scria că automobilul nu numai că îngăduie turiștilor să descopere comorile artistice ale provinciilor noastre, dar de asemenea și bogățiile gastronomice. El constată că au apărut la mesele noastre mîncăruri din Berry, Jura și Orléanais, care înainte erau necunoscute.

Cine nu-și amintește de un răsărit de soare pe drum, de miremele unei păduri, de murmurul unui torent de munte, de sculpturile unei catedrale?

Farmec, poezie, cultură !

Bucuriile automobilului !



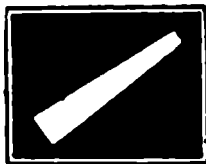
...După examenul obiectiv al faptelor constatăm că — dacă automobilul precum orice creație umană, prezintă inconveniente, mai ales prin folosirea lui abuzivă — suma avantajelor pe care le aduce ne conduce la un bilanț foarte pozitiv.

Dacă dimpotrivă, apreciem folosirea automobilului în Franța după tributul ce-l aduce în vieți omenești — atunci apărătorul își pierde siguranța. Dosarul său devine mediocru. La examen este chiar rău.

Asupra acestui punct precis, Alfred Sauvy și sociologii au dreptate.

Automobilul, sau mai degrabă automobilistul francez nu este de apărut.

Le Figaro Littéraire nr. 1159 din 22 iulie 1968 pp. 8—10



Autostrada și orașul

Cînd în 1957 poporul american, prin reprezentanții săi din Congres, a votat un program pentru extinderea autostrăzilor în valoare de douăzeci și șase miliarde de dolari, cea mai indulgentă ipoteză ce se poate face în legătură cu această acțiune, este că imensa majoritate a populației nu a avut nici cea mai vagă idee despre ceea ce s-a petrecut atunci. În următorii cincisprezece ani își va da seama cu siguranță; dar atunci va fi prea târziu pentru a se corecta toate prejudiciile aduse orașelor și peisajului nostru rural — și nu mai puțin organizării eficiente a industriei și transportului — din cauza unui program rău conceput și absurd de dezechilibrat.

Totuși, dacă cineva ar fi prevăzut consecințele mai înainte ca această enormă sumă de bani să fi fost votată de Congres sub aspectul specios, ba chiar necinstit, al unei măsuri de apărare națională, este îndoielnic dacă compatrioții noștri și-ar fi plecat suficient urechea ca să înțeleagă, sau dacă ar fi fost capabili să-și schimbe hotărîrea în cazul cînd ar fi înțeles. Căci stilul american de viață nu se bazează numai pe transportul auto, ci pe o religie a automobilului, iar sacrificiile pe care oamenii sînt gata să le facă pentru această religie se află dincolo de sfera criticii raționale. Poate că singurul lucru ce i-ar putea trezi la realitate pe americani, ar fi o demonstrație clară a faptului că programul autostrăzilor va face să dispară, în cele din urmă, aria de libertate pe care mașina particulară promitea că le-o rezervă.

Cîtă vreme mașinile erau în număr redus, acela care avea una era suveran; putea să meargă unde dorea și să oprească în orice loc; mașina însăși părea o născocire compensatoare în vederea expansiunii eului, sugrumat de înseși succesele noastre în domeniul mecanizării. Sentimentul acesta de libertate și putere rămîne un fapt, astăzi, numai în zonele de mică densitate și în spațiile libere. Larga răspîndire a unui astfel de mijloc de evadare a distrus fîgăduiala de odinioară. Folosindu-și mașina pentru a fugi din metropolă, conducătorul auto descoperă că n-a făcut decît să transfere aglomerația din oraș pe șosea și, ca atare, s-o dubleze. Cînd ajunge la destinație, într-o suburbie îndepărtată, descoperă că peisajul rural pe care-l căuta a dispărut; de partea cealaltă, mulțumită autostrăzii, se întinde doar o altă suburbie, tot atît de monotona ca și a lui. Pentru a avea un minimum de comunicare și sociabilitate în această vlață extinsă, soția sa devine conducătoare auto prin ocupațiile zilnice, iar sumele cheltuite pentru a menține funcționarea acestui sistem îl lasă cu taxe școlare rușinos de mari, cu o poliție neadecvată, cu spitale slab înzestrate, zone de recreare supraaglomerate și biblioteci fără mijloace suficiente de întreținere.

Pe scurt, americanul și-a sacrificat viața în integritatea ei mașinii, ca unul care, nebun de pasiune, își ruinează căminul spre a-și risipi venitul pentru o amantă capricioasă ce-i promite plăceri de care nu se poate bucura decât ocazional.

Pentru majoritatea americanilor progresul înseamnă acceptarea a ceea ce e nou pentru că este nou și înlăturarea a tot ce e vechi fiindcă este vechi. Dacă se urmărește o urcare rapidă a cifrei de afaceri, atitudinea poate fi salutară, dar pentru continuitate și stabilitate în viață este un rău. Progresul, în sens organic, trebuie să fie cumulativ și cu toate că o anumită lichidare a elementului vetust e totdeauna necesară, putem pierde o parte din câștigul oferit de noua invenție dacă înlăturăm în mod automat toate inovațiile încă prețioase care au precedat-o.

În domeniul transportului, din nefericire, ideea demodată a progresului liniar predomină. Acum când automobilul devine universal, mulți sînt convinși că mișcarea pedestră va dispărea, iar sistemul de căi ferate va fi abandonat cu timpul. Într-adevăr, mulți dintre susținătorii construirii de autostrăzi vorbesc ca și cum aceea zi ar fi sosit de pe acum, sau dacă nu, ei au toate intențiile s-o vadă mijind cît de curînd. Rezultatul este că, în realitate, am strivit automobilul punînd în sarcina acestui unic mijloc de transport orice fel de călătorie. Nici mașinile, nici șoselele noastre nu pot să-și ia asupra lor o asemenea povară. În plus, această concentrație excesivă distruge rapid orașele fără a lăsa ceva mai bun în loc.

Ce scop are transportul? Iată o întrebare pe care constructorii de șosele nu și-o pun niciodată, după cît se pare, probabil pentru că iau drept bună convingerea că transportul există în scopul de a furniza debușeele adecvate industriei automobiliste. A spori numărul mașinilor, a permite conducătorilor auto să parcurgă distanțe tot mai lungi, spre cît mai numeroase locuri, cu viteze din ce în ce mai mari, a devenit un scop în sine. Oare această suprautilizare a mașinii nu consumă tot mai mari cantități de benzină, ulei, beton, cauciuc și oțel, și în felul acesta nu oferă însăși baza pentru o expansiune a economiei? Desigur, dar nici unul dintre acești factori nu reprezintă scopul esențial al transportului. Scopul transportului este de a aduce persoane sau mărfuri în locurile în care sînt necesare și de a concentra cea mai mare varietate de bunuri și oameni în cadrul unei zone limitate pentru a lărgi posibilitatea alegerii, fără a face necesară călătoria. Un bun sistem minimizează transportul inutil; în orice caz, oferă o variație de viteză și de modalități pentru a satisface diversitatea scopurilor umane.

Difuzare și concentrație sînt cei doi poli ai transportului: prima cere o rețea de drumuri strîns articulată — de la potecă pînă la autostrada-expres cu șase coridoare și pînă la sistemul transcontinental de căi ferate; a doua cere un oraș. Sistemele noastre majore de autostrăzi sînt concepute, în interesul vitezei, ca organizații liniare, ca artere, cu alte cuvinte. Concepția ar fi judicioasă, cu condiția ca arterele majore să nu fie suprad dezvoltate, cu excluderea tuturor elementelor minore de transport. Proiecția de șosele trebuie să-și dea seama că aceste artere nu trebuie să fie împlîntate în țesutul delicat al orașelor noastre; singele pe care-l fac să circule trebuie mai curînd să pătrundă printr-o rețea minuoasă de vase sangvine mai mici și de capilare. Încă din 1929, Benton Mac Kaye a elaborat analiza rațională a unei dezvoltări judicioase a autostrăzilor, după concepția « Autostrăzii fără Orașe », avînd drept corolar « Orașul fără Autostrăzi ». În sfertul de veac care a trecut de atunci, toate elementele concepției lui Mac Kaye au fost executate, afară de ultimul — cu siguranță nu cel mai puțin important.

În multe privințe autostrăzile noastre nu sînt numai lucrări mărețe de inginerie, ci adevărate opere de artă: cîteva din ele, ca Taconic State Parkway din

New York, pot sta alături de cele mai de seamă creații ale noastre din alte domenii. E adevărat că nu orice autostradă străbate un ținut ce oferă atât de încântătoare prilejuri unui constructor de șosele înzestrat cu imaginație, cum a fost cazul cu această cale rutieră. Dar nici orice inginer nu e la înălțimea împrejurărilor așa cum au fost proiectanții acestei autostrăzi, care au trasat benzile betonate, cu delimitări distincte, de-a lungul crestelor, urmînd contururile reliefului. Astfel, printr-o unică stratagemă au evitat orașele și satele și au deschis peste tot cuprinsul ținutului mari perspective, puse în valoare printr-o profuziune de tufșuri înflorite, plantate pe marginile porțiunii carosabile. Dacă acest model de farmec și frumusețe ar constitui un criteriu permanent, inginerii de șosele n-ar mai aluneca atât de des în eroarea asalturilor brutale împotriva peisajului și a ordinii urbane. Așa cum procedează, ei se preocupă exclusiv de viteză și volum de trafic, trasînd ruta de-a curmezișul ținutului prin excavări și explozii spre a o scurta cu cîteva mile, fără ca totuși să facă mai puțin deprimantă întreaga călătorie.

Poate că epoca noastră va fi etichetată de istoricul viitorului drept epoca buldozerului și a armelor de exterminare, căci în multe părți ale țării construirea unei șosele are asupra vegetației și structurilor umane aproape același rezultat ca și trecerea unui uragan sau suflul bombei atomice. Reaua deprindere a excavărilor cu buldozerul nu se manifestă nicăieri atât de dezastruos ca în apropierea unui centru urban. Atita vreme cît inginerul de șosele consideră că opera sa e mai importantă decît celelalte funcțiuni umane pe care le deservește, el nu șovăie să devasteze păduri, cursuri de apă, parcuri și cartiere de locuințe, pentru a-și croi direct drumul pînă la presupusa lui destinație.

Eroarea fatală care s-a făcut este aceea de a sacrifica orice altă formă de transport automobilului particular — și de a oferi, ca unică alternativă pentru distanțe mari, avionul. Este evident însă că fiecare tip de transport își are utilitatea sa specială și o politică chibzuită a transportului trebuie să caute să perfecționeze orice mijloc, obținînd de la fiecare cele mai mari avantaje. Acest lucru nu poate fi realizat urmărindu-se numai vitezele mari și fluxul continuu. Dacă dorim prilejuri pentru a ne cunoaște vecinii și a profita de întîlniri întîmplătoare cu prietenii și colegii, o plimbare la pas cu trei kilometri pe oră într-un spațiu de mare densitate, fără vehicule inutile, e singurul mijloc de a ne satisface dorința. Dar dacă dorim să ducem urgent un chirurg la patul unui pacient la o distanță de 1500 km., cea mai rapidă autostradă e prea lentă. Și iarăși, dacă dorim să avem certitudinea că ne vom respecta angajamentul de a ține o conferință în vreme de iarnă, transportul pe calea ferată oferă o viteză mai sigură și o mai mare securitate împotriva reținerilor decît avionul. Nu există o modalitate sau viteză ideală: țelul urmărit de om trebuie să guverneze alegerea mijlocului de transport. De aceea e nevoie de un sistem mai bun de transporturi și nu de o simplă sporire a numărului de autostrăzi. E limpede că proiectanții programului nostru național de rețele stradale nu manifestă decît prea puțin interes pentru problema transportului. În zelul lor fanatic de a extinde autostrăzile, însăși alocația de fonduri arată că sînt gata să lichideze orice alte forme de deplasare pe uscat și pe apă. Rezultatul este o metodă de monotransport ineficace și grosolan de simplificată: un regres de la sistemul de deplasări complex și multilateral cu care ne făleam.

...După cum inginerii de autostrăzi au prea puține cunoștințe despre proiectarea urbană spre a corecta greșelile făcute prin introducerea primelor rețele de căi ferate în mijlocul orașului, tot așa ei au uitat, în chip ciudat de experi-

ența noastră cu căile ferate aeriene; din nefericire majoritatea autorităților municipale au ultat și ele. La mijlocul secolului al XIX-lea, calea aeriană părea sistemul cel mai facil și mai modern de a introduce un nou fel de transport rapid în interiorul orașului; iar în America, New-Yorkul a deschis drumul creînd patru asemenea linii numai pe insula Manhattan. Zgomotul trenului și umbra construcției au scăzut valoarea proprietăților învecinate, chiar în scopuri comerciale; iar pilonii de sprijin constituiau un periculos obstacol pentru transportul pe sol. Atît de nesatisfăcător a fost transportul aerian chiar în orașe ca Berlin, unde, spre deosebire de New York, Philadelphia și Chicago, construcțiile erau destul de frumoase, încît, prin consimțămîntul public, construcția subterană a înlocuit pe aceea de cale ferată aeriană în toate orașele mari, cu toate că nimeni nu putea pretinde că deplasarea printr-un tunel e tot atît de plăcută ca și în aer liber. Distrugerea vechilor căi ferate aeriene din New York a fost, în mod ironic, ovaționată ca un triumf al progresului, exact în momentul cînd o nouă serie de căi aeriene se construiau, pentru a repeta aceleași erori la scară și mai mare.

Ca și calea ferată, autostrada a pus stăpînire în mod repetat pe cel mai prețios spațiu de recreare pe care-l poseda orașul, nu numai răpînd teren destinat odinioară parcurilor, dar tăind accesul facil către zonele verzi din fața apelor și scăzînd valoarea lor de reconfortare și repaos prin introducerea zgomotului circulației și a mirosului neplăcut al gazelor de eșapament, deși zgomotul și oxidul de carbon sînt atît de nocivi sănătății. Ca dovadă, asistăm la scandaloasa spoliere a parcurilor din bazinul fluviului Charles River la Boston, la blocarea artelor din parcul Lake Front din Chicago (după îndepărtarea uzurpatorilor inițiali, căile ferate), la sacrificiul barbar al unor vaste zone din Fairmount Park de la Philadelphia, la mutilarea parțială a parcului de pe litoral la San Francisco și chiar și la Paris, la distrugerea cunoscutei « Rive Gauche » a Senel.

Putem adăuga acestor crime sociale sute de alte exemple de jaf la drumul mare în orice alte zone metropolitane. Chiar cînd oamenii care se supun acestor anexări și spolieri sînt vag conștienți de ceea ce pierd, se resimte fără să schițeze altceva decît un ușor murmur de protest. Ceea ce nu înțeleg este că negociază un bun durabil pentru un avantaj foarte temporar, întrucît pînă nu vom subordona expansiunea autostrăzilor acelor exigențe mai permanente ale proiectării regionale, fluxul circulației de mașini va împovăra noi canale. Ceea ce iarăși nu izbutesc să înțeleagă este că enorme sume de bani care intră în asemenea întreprinderi seacă banii publici necesari altor funcțiuni ale orașului și-l fac falimentar din punct de vedere social, dacă nu financiar.

Nici inginerul de șosele, nici proiectantul urban nu mai pot, dincolo de un anumit punct, să proiecteze condițiile de confort în vederea satisfacerii unei populații în expansiune. În problema generală a presiunii populației, politica regională și națională trebuie să se dezvolte în sensul deschiderii, în cuprinsul țării, a noi regiuni de așezare, dacă acea presiune atît de brusc apărută nu scade tot atît de fulgerătoare și de neașteptat. Dar nu poate exista nicăieri o proiectare judicioasă pînă cînd nu vom înțelege necesitatea de a stabili norme, sau limite ideale, pentru densitatea populației. Majoritatea metropolelor noastre congestionate au nevoie de o densitate mai scăzută a populației, cu mai multe parcuri și spații libere, dacă-i vorba să fie îndeajuns de atrăgătoare spre a reține măcar o parte din populația lor pentru o existență de zi și de noapte; dar majoritatea comunităților noastre suburbane și exurbane trebuie să-și reprojecțeze mari zone cu o densitate aproape dublă, poate, față de cea actuală, spre a avea mai la îndemînă facilitățile sociale, educative, recreative și industriale de care

au nevoie. Atît suburbia cît și metropola au nevoie de o formă regională de conducere, funcționînd în organizațiile particulare ca și în formele publice, spre a-și redistribui resursele și facilitățile, în așa fel încît întreaga suprafață să poată beneficia de ele.

A afirma acest lucru este echivalent cu a spune că atît congestia metropolitană cît și împrăștierea suburbană sînt învechite. Înseamnă că o bună proiectare trebuie să elaboreze o schemă radical nouă pentru dezvoltarea urbană. În această problemă, politica publică din Statele Unite este în același timp o politică contradictorie și de auto-zădărnicie. În loc să diminueze densitatea zonelor centrale, majoritatea planurilor de renovare urbană — și nu mai puțin cele care vizează adăpostirea grupurilor ce trebuiesc subvenționate — fie că mențin vechile niveluri de congestie, fie că dau naștere la nivelul și mai ridicat decît existau în « slums »-urile pe care le-au înlocuit. Dar agențiile de credit urban, federale și particulare, pe de altă parte, au subvenționat casa pentru o singură familie, neeconomică, rău proiectată, pe teren ieftin, tot mai depărtată de centrul orașului; o politică ce a contribuit tot atît de mult ca și ubicuitatea automobilului la promovarea curentului înspere suburbii.

În scopul cîmentării acestor erori în cel mai solid chip posibil, politica noastră referitoare la autostrăzi maximalizează congestia din centru și extinde aria dispersării suburbane — ceea ce am putea numi tendința metropolitană de « a rupe rîndurile ». Cele trei agenții publice interesate nu au nici un fel de legături oficiale unele cu altele, dar rezultatul total al eforturilor lor dovedește o dată mai mult că haosul nu are nevoie de planificare.

Fabricanții de automobile așteaptă cu încredere vremea cînd fiecare familie va avea două, dacă nu trei automobile. N-aș vrea să le refuz această speranță, deși îmi amintesc că a fost exprimată prima oară în 1929, cu puțin timp înainte de fatala prăbușire a sistemului nostru economic, prea dornic de profituri mari ca să se salveze reducînd măcar temporar prețurile. Dar dacă nu vor ca automobilul să paralizeze viața urbană, trebuie să abandoneze fatala lor opțiune pentru mașinile indecent de hipertrofiate pe care le-au pus pe piață. Pentru o călătorie la distanță mare, o mașină spațioasă, dacă nu e exagerat de alungită, prezintă desigur, numeroase avantaje; dar pentru uzul citadin, să stăruim pentru o mașină adecvată necesităților orașului: este absurd să construim orașul pe măsura imaginației umflate a fabricii din Detroit. Mărcile *Isetta* și *Gogomobil* au și arătat drumul; dar ceea ce ne trebuie este un vehicul și mai mic, acționat prin electricitatea furnizată de o puternică celulă de acumulator și care urmează să fie inventată de aici înainte fiind exact opusul insolentelor noastre care de triumf.

Ușurința manevrării și a parcurii sînt virtuțile primordiale ale unui automobil; și cea mai simplă metodă de a realiza acest lucru este aceea de a proiecta mașini mai mici. Aceste virtuți lipsesc tuturor modelelor americane curente, afară de unul singur. Dar de ce trebuie să fie distruse orașele noastre numai ca fantezia infantilă a fabricii Detroit să rămînă necontestată și neschimbată?

Dacă vrem să profităm în cel mai înalt grad de noul nostru program de autostrăzi, trebuie să lăsăm în suspensie majoritatea căilor rapide propuse pînă cînd vom fi realizat alte două lucruri. Trebuie să refacem planul părții centrale a orașului în vederea circulației pedestre și trebuie să reconstruim și să extindem formele publice de transport în masă. În extazul nostru față de automobil am uitat că pietonul e mult mai eficient și mai flexibil. Pe vremea cînd Londra nu avea nici un fel de transport public, circa cincizeci de mii de oameni pe oră treceau zilnic peste *London Bridge* în drum spre lucru: o unică arteră. Transportul pe calea ferată poate aduce între 40—60 mii de oameni pe oră, pe un singur par-

curs, în timp ce căile noastre rapide cele mai bune, utilizînd mult mai mult spațiu, nu pot deplasa peste patru pînă la șase mii de mașini. Chiar dacă numărul mediu al pasagerilor ar fi mai mare decît unu și jumătate, ca în prezent, este evident cel mai costisitor și ineficace mijloc utilizabil în orele de vîrf ale traficului. Cît despre pieton, am putea deplasa o sută de mii de oameni, prin străzile existente, să zicem din cartierul comercial al orașului Boston pînă în fața Consiliului Municipal, în curs de o jumătate de oră, și am găsi loc suficient unde să staționeze. Dar cîte ore lungi nu ne-ar trebui ca să-i deplasăm în mașini de-a lungul aceluiași străzi? Și ce-am face cu automobilele după ce ar ajunge la Consiliul Municipal? Sau unde am putea aduna, în primul rînd, aceste mașini? Pentru spații libere, distanțe mari și densitate scăzută a populației, automobilul este esențial în prezent; pentru spațiul urban, distanțe mici și densități mari, pietonul.

Orice plan de transport urban trebuie, ca atare, să pună pietonul în centrul propunerilor sale, chiar dacă ar fi numai să faciliteze traficul pe roți. Dar pentru a-l readuce pe pieton în centrul cadrului urban, trebuie să-l tratăm cu respectul și cinstea pe care o acordăm astăzi numai automobilului, oferindu-l promenade plăcute, izolate de trafic, ducîndu-l la destinație, odată ce a intrat în limitele unui cartier de afaceri sau de locuințe. Fiecare oraș trebuie să ia exemplul cum s-a creat Lijnbaan la Rotterdam sau noua zonă de magazine de la Coventry. Este absurd să spunem că acest lucru nu se poate face în America pentru că nimeni nu vrea să meargă pe jos.

Acolo unde mersul pe jos e înviorător și stimulat, din punct de vedere vizual, fie că sîntem într-un centru de magazine din Detroit sau pe Fifth Avenue, americanii sînt foarte dispuși să umble. Picioarele își vor recăpăta funcția lor, ca mijloc ideal de transport în vecinătate, odată ce se vor lua anumite măsuri de precauție pentru mișcarea pedestră, așa cum se procedează la Philadelphia atît în zona Independence Hall, cît și în Penn Center. Dacă e să facem atractiv mersul pe jos, trebuie nu numai să ne îngrijim de arbori, trotuare spațioase și bănci, răzoare cu flori și cafenele în aer liber, ca la Rotterdam: trebuie, în același timp, să scoatem din uz uniformitatea monotonă a zonării americane, care transformă suprafețe vaste, prea întinse pentru mișcarea pedestră, în zone monovalente, în scopuri comerciale, industriale sau de locuit. (Drept rezultat, numai zonele mixte sînt interesante, astăzi, din punct de vedere arhitectural, în ciuda dezordinii lor).

De ce trebuie cineva să ia o mașină și să conducă doi sau trei kilometri pentru a-și cumpăra un pachet de țigări sau o pîine, așa cum se petrece adesea într-o suburbie? De ce, pe de altă parte, nu s-ar putea ca un număr tot mai mare de oameni să poată merge din nou pe jos la lucru, locuind în partea centrală a orașului ca și de altminteri să se poată întoarce acasă pe jos de la teatru sau de la concert? Acolo unde facilitățile urbane sînt compacte, americanului îi place încă să umble. Oare nu călătorește el multe mii de kilometri tocmai pentru a se bucura de acest privilegiu în centrele urbane istorice ale Europei? Și nu parcurg atîția kilometri, într-o seară, locuitorii periferiei orașului Pittsburg, numai pentru plăcerea de a face o plimbare în Mellon Square? Nimic n-ar da mai multă viață centrelor noastre urbane, atît de degenerate, decît reinstalarea pietonului în locuri plăcute de plimbare, menite să transforme circulația într-o încîntare. Și ce prilej minunat pentru arhitectură!

În timp ce fondurile și subvențiile federale se revarsă fără nici o restricție către perfecționarea autostrăzilor, cele două moduri de transport mai impor-

tante pentru orașe — calea ferată pentru distanțe mari și transport în masă și metroul pentru călătorii mai scurte — sînt lăsate să lîncezească și chiar să dispară. Ceva foarte asemănător s-a petrecut cu sistemul nostru poștal. În vreme ce timpul necesar pentru a livra o scrisoare la celălalt capăt al continentului s-a redus, timpul necesar distribuirii locale a crescut. Ceea ce necesita odinioară două ore, astăzi cere uneori două zile. În totalitatea sa, sistemul nostru poștal a decăzut la un nivel care ar fi fost considerat intolerabil acum treizeci de ani. În ambele cazuri, un sistem eficient a fost sacrificat unor noi industrii suprafavorizate — automobile, telefoane, avioane — pe cînd, dacă ar fi fost respectată integritatea sistemului însuși, fiecare dintre aceste noi invenții ar fi adăugat enorm la eficacitatea rețelei existente.

Dacă am putea învinge campaniile iraționale care sînt astăzi în curs de desfășurare, promovînd hotărîri mioape, probele raționale în favoarea reconstruirii sistemului de transport în masă ar fi copleșitoare. Obiecția curentă împotriva transportului în masă vine îndeosebi de la faptul că a fost lăsat să decadă: această decădere reflectă ea însăși declinul general al zonelor centrale. În scopul de a menține profiturile, sau, în multe cazuri, de a reduce deficitele, taxele au fost mărite, serviciile s-au aflat în descreștere, iar utilajul a devenit învechit fără a fi înlocuit și ameliorat. Totuși transportul în masă, necesitînd o suprafață mult mai mică în privința platformei drumului și a priorității de circulație, poate debarca de zece ori mai multe persoane pe oră decît automobilul particular. Aceasta înseamnă că dacă astfel de mijloace ar fi lăsate să cadă în desuetudine în centrele noastre metropolitane — cum a fost lăsat să dispară în al treilea deceniu al secolului acel sistem interurban de troleie electrice formînd o rețea completă și eficientă — am avea nevoie, probabil, de un număr de autostrăzi arteriale de zece ori mai mare decît cel existent pentru a aduce în oraș numărul actual de călători zilnici și de un spațiu de parcare de cel puțin zece ori mai mare pentru a-i satisface. În acea masă încurcată de autostrăzi, schimburi reciproce și locuri de parcare, orașul n-ar mai exista nicăieri: un teren mecanizat fără valoare, sub o nesfîrșită procesiune de roți.

Adevărul este că sistemul de transport unidimensional, numai prin automobil, reduce la o dezastruoasă calamitate dezvoltarea urbană, chiar dacă numărul vehiculelor și al populației nu ar crește an de an. Întîmplarea face că populația din centrul orașelor noastre mari a rămas stabilă în ultimii ani; în multe cazuri descreșterea care a început la New York încă din 1910 pare a fi încetat. Aceasta înseamnă că e posibil să se fixeze o limită maximă a influxului zilnic de muncitori și să se elaboreze un sistem permanent de transport în masă care îi va aduce și-i va duce înapoi cît mai plăcut și eficient cu putință.

Cu timpul, dacă proiectele de renovare urbană vor fi suficiente ca număr pentru a permite proiectarea unui sistem de căi directe urbane minore, la nivelul solului, ocolind cartierele, chiar circulația cu automobilul va putea juca un rol prețios în planul de ansamblu — cu condiția, desigur, ca mașini de oraș minuscule să ia locul dinozaurilor cu coada lungă care blochează metropolele noastre. Dar ideea că automobilul particular poate înlocui transportul în masă, este susținută numai de acela care dorește să vadă orașul însuși dispărînd și împreună cu el civilizația complexă și multilaterală pe care o face posibilă aglomerarea urbană. (. . .)

În românește de MIRCEA PĂDURELEANU

Nori deasupra industriei americane

Fenomenul de după cel de-al doilea război, cunoscut drept marea cursă a cailor-putere avea să se termine mai devreme sau mai târziu. Automobilul obișnuit, pentru pasageri, avea o limită de utilitate în ceea ce privește dimensiunile și capacitatea, dar după anul de culme 1955, această limită a fost depășită. Automobilele au devenit din ce în ce mai costisitoare, atît la achiziție cît și după aceea, pentru a fi întreținute. Creșterea prețului se manifesta prin tot felul de cheltuieli suplimentare, ceea ce-i făcea pe umoriști să observe destul de dureros că cel care cumpără un automobil nou trebuie să fie în stare nu numai să achiziționeze vehiculul ci și să-și permită un garaj nou și mai mare. Totuși, reacția consumatorilor a fost surprinzător de înceată. Producătorii puteau protesta cu destule justificări că ofereau clientului ceea ce aparent acesta își dorea, invocînd faptul că modelele cele mai puțin luxoase erau cele care se vindeau cel mai greu.

În aer începuseră să se adune norii. Vânzarea automobilelor mici, străine, continua să crească, deși totalul lor de 60 de mii în 1955 reprezenta mai puțin de 1% din vânzările de vehicule cu motor în Statele Unite. Cu toate acestea, era cu neputință să nu ții seama de modelele standard Volkswagen, Hillman, Renault, sau Morris care nu constituiau o atracție doar pentru entuziaștii automobilului de sport. La vremea aceea, vânzarea lor era explicată ca o manifestare a respectabilității sociale sau ca un plus pentru familiile cu mai multe automobile, al căror număr creștea în Statele Unite. Ar putea fi semnificativ și faptul că automobilul Rambler vîndut în 1955 în număr de 85 mii de bucăți, dublase astfel recordul său de vînzări; dar trecu neobservat, deoarece toate genurile de automobile s-au vîndut bine în 1955, în timp ce American Motors continua să piardă bani cu experiența lui Romney.

Trezirea la realitate a survenit de îndată ce producția de automobile începu să alunece de pe culmea atinsă în 1955 și întreaga economie națională trecu prin criza din 1957—1958. Față de altele, criza aceasta poate fi

socotită drept moderată, dar a dus la reluarea unui obicei aproape uitat, acela de a privi mai întâi listele de prețuri și de a calcula cheltuielile de circulație și întreținere. Astfel, paradoxal, situația economiei, care devenise îngrijorătoare pentru producătorii principali, a contribuit la prosperitatea firmei American Motors. Insistența lui Romney și credința sa fură răsplătite pînă la urmă, deoarece producția tipului Rambler crescuse pînă la cifra sutelor de mii și continuă astfel pînă cînd în 1960 atinsese jumătate de milion. Simultan, importul de automobile străine se ridică vertiginos la cifra de 700 de mii în 1959, ceea ce reprezenta aproximativ 10 la sută din producția internă de vehicule motorizate a anului, sau 12 la sută, dacă ținem seama numai de automobilele de pasageri. Aproape jumătate din numărul total provenea din Germania occidentală, mai ales foarte popularul Volkswagen. Regatul Unit se afla pe locul doi și apoi urmau, în ordine, Franța, Suedia, Italia și Japonia. Dintre ele, automobilele suedeze și japoneze apăreau acum pentru prima oară pe scena americană.

Producătorii interni răspunseră acestei provocări fiecare cum putură, fără să apeleze la ajutorul guvernului. Nimeni nu sugeră ca șuvoiul de automobile străine să fie îngrădit prin impozite sau alte mijloace; dimpotrivă, industria automobilului, prin intermediul Camerei de Comerț din Detroit, promova deschis desființarea barierelor care ar putea să împiedice comerțul internațional. La această poziție s-a ajuns în urma unei experiențe nu prea plăcute. Producătorii americani de automobile descoperiseră adevărul că limitarea comerțului era un joc care poate fi jucat multilateral și că exporturile de autovehicule americane ar fi suferit primele de pe urma măsurilor luate împotriva politicii americane de creștere a impozitelor. Departamentul de a încerca să împiedice invazia străină, companiile americane au încercat să se adapteze. Firmele General Motors și Ford deveniseră de mult și producătoare europene și erau dispuse să-și vîdă modelele europene pe piața americană, deși nici una dintre ele nu izbuti să înregistreze vînzările realizate de producătorii străini. Chrysler intră în competiție cumpărînd în 1959 acțiuni ale companiei franceze Simca și în 1964 ale firmei British Rootes Group (Hillman, Humber, Singer, Sunbeam).

Răspunsul cel mai eficace dat de producătorii americani provocării automobilului mic, străin, sau indigen, a fost acela de a recurge ei înșiși la o reorganizare a producției — reacție anticipată cu pesimism de către producătorii europeni. Aceștia calculaseră cu o exactitate de admirat, după cum s-a dovedit ulterior, că de îndată ce vînzările lor în America vor atinge 10 la sută din numărul total al autovehiculelor vîndute în Statele Unite, primejdia creată va fi suficientă pentru a atrage marile companii americane în sfera automobilului de mici dimensiuni, iar ameri-

canii dispuneau de resurse financiare și capacități de producție mult peste posibilitățile europenilor, ceea ce ar fi făcut imposibilă ivirea unei concurențe. Evenimentele aveau să infirme pronosticurile cele mai lugubre ale europenilor. Nivelul înalt înregistrat în 1959, n-a mai fost atins în anii următori, dar firmele europene au reținut în continuare un volum respectabil din vânzările din Statele Unite.

Sfârșitul deceniului al cincilea și începutul deceniului al șaselea, au fost martorii unei permutații dramatice în structura producției americane de automobile de îndată ce piața fu invadată de modele funcționale. Silită de necesități, firma Studebaker se grăbi să urmeze exemplul lui American Motors, dar fără aceleași rezultate satisfăcătoare: modelele Scotsman (1957) și Lark (1959) crează companiei Studebaker o prosperitate temporară. Dar, deși modelul Rambler rămase în competiție cu aceeași persistență după apariția modelelor funcționale cunoscute sub numele de Big Three, încercările companiei Studebaker eşuă vertiginos.

De atunci, modelele funcționale apărură și dispărură într-o varietate înmărmuritoare. Cele mai cunoscute numărau printre ele produsele Chrysler: Valiant și Dart; ale lui Ford: Falcon și Comet, și ale firmei General Motors: Corvair, Tempest și Chevy II. Toate tindeau să fie economicoase, și ușor de manevrat, dar toate erau mai mari decât automobilele străine pe care ar fi trebuit să le înlocuiască. Reclamele pentru modelele funcționale frizau uneori absurdul (aceiași lucru se putea spune și despre unele reclame pentru automobilele standard).

Modelele funcționale vădeau mai multă rațiune decât unele dintre tipurile precedente, dar cu toată fanfara făcută pentru ele, recordul vânzărilor arată că preferința americanilor pentru mașini mari, rămăsese în esență nealterată. Chevrolet-ul standard și Fordul standard, întrecură în vânzări, cu ușurință, pe frații lor mai mici. Chrysler mai avea greutatea cu modelul Plymouth la începutul anilor '60, dar atât modelul acesta cât și tipul standard Dodge se vîndură în număr mult mai mare decât modelele funcționale produse de aceeași firmă. Concluziile care pot fi trase dintr-o asemenea experiență limitată, arată că deși automobilele mici se mențineau cu asiduitate într-un sector al pieții americane de automobile, sectorul acesta rămînea însă minor. Firește, pe măsură ce modelele funcționale realizate în America se întreceau unele pe altele în a câștiga oprobriul public, apăru tendința ușor de observat de a construi în fiecare an un model mai mare și ceva mai împodobit decât cel anterior. Dacă această tendință ar fi continuat, s-ar fi putut ivi prilejul ca un producător întreprinzător să urmeze exemplul lui Romney și de data aceasta să scoată un model funcțional cu adevărat funcțional.

În românește de S. D.

Circuit parizian flash printre vedete

André Pieyre de Mandiargues

Françoise Sagan

Jean-Paul Belmondo

Léonide Moguy

despre automobil și automobilist

206 milioane de autoturisme în lume

1.300 de exponate la Salonul Automobilului de la Porte de Versailles. Peste o sută de mărci din 23 de țări.

Întotdeauna în octombrie la Paris se vorbește foarte mult despre automobil. . .

Am reținut, în ritmul unei curse de automobil, câteva declarații din multele pe care Parisul le înregistrează în aceste zile. . .

ANDRÉ PIEYRE DE MANDIARGUES (premiul GONCOURT, 1967):

« . . . Indiscutabil, automobilul a devenit un leit-motiv, un personaj-obsesie, un aliment și o toxină a civilizației noastre ».

FRANÇOISE SAGAN: « . . . Independența fiecăruia dintre noi față de tot ce ne înconjoară este, poate, lucrul cel mai necesar.

Aici găsesc că automobilul ne ajută mult, câteodată ».

J.P. BELMONDO: « . . . O necesitate. Aceasta este automobilul — o necesitate cotidiană. Cum este hîrtia pentru scriitor (cînd are idei), partitura pentru cîntăreț (cînd are voce), și pelicula pentru actorul de cinema (cînd are contracte). Acesta este automobilul pentru toată lumea. . . »

LEONIDE MOGUY (președintele Asociației cineaștilor francezi, autor — printre altele — al filmului « Mîine va fi prea tîrziu »):

« . . . Automobilul este cel mai generos scenariu din cîte s-au scris. Fiecare « regizor » urcat la volan poate realiza tragedia cea mai adevărată, basmul cel mai frumos pentru copii, istorioara de dragoste care-i place mai mult sau marele spectacol al idealului în armonia conjugală.

Îmi pare foarte rău că avionul înlocuiește tot mai mult, acest « text » pe care epoca poștalionului nu știuse îndeajuns să-l viseze. . . »

A.P. de MANDIARGUES: «... Îmi place acest prieten tăcut și ascultător, singurul cu care înainte de război, am făcut un lung voiaj în Europa, oprindu-mă și în România.

Automobilul există însă indiferent dacă ne place sau nu.

Tocmai de aceea mă dezgustă oamenii care aruncă banii în buzunarele ospătarilor, în loc să respire, cu un preț mult mai mic, aerul curat al mereu altor colțuri de lume în puținele noastre ceasuri de răgaz.

Pentru că aceasta mi se pare prima dintre generozitățile amicului automobil: posibilitatea pe care ți-o dă să fugi cât mai repede undeva unde n-ai mai fost sau altundeva unde îți face plăcere să revii... »

CLAUDE GALLIMARD: «Voiajez de obicei cu avionul. Atunci când nu sînt în vacanță... »

A.P. de MANDIARGUES: «... De pildă, un voiaj în Italia. Italia nu este Italia văzută altfel decît din mașină. Din avion, de pildă, nu poți înțelege intima calitate a arcadei, care este pentru mine cel mai erotic dintre elementele arhitectonice pe care le cunosc.

E adevărat că după ce cobori din avion poți continua drumul pe jos.

Dar cît?

Și apoi, din mașină ai imaginea succesiunii acestor arcade, a îmbogățirii sau deteriorii valorii lor de simbol. »

LEONIDE MOGUY: «... În afară de «scenariu», automobilul mai este și un personaj foarte complex.

Nu numai cel mai popular personaj al producției mondiale de filme dar și unul dintre cele mai complexe: Amintiți-vă de «rolurile» sale din «Un bărbat și o femeie», «Accidentul», «James Bond», din toate categoriile de filme produse în ultimii ani.

Nu m-am referit la epoca lui Stan și Bran pentru că amîndoi datorează atît de mult automobilului încît aș comite o mare impietate să evoc tocmai eu rolul automobilului în epoca de glorie a filmului mut... »

F. SAGAN: «... Păcat că îmi este atît de frică de ceilalți, atunci cînd sînt în mașină.

Aș vrea să nu-mi fie frică, dar toată lumea se grăbește groaznic în ultima vreme.

Totul se întîmplă vertiginos... Nu știu, se modifică o sumă întreagă de lucruri în jurul nostru.

O cursă teribilă are loc de la un capăt la celălalt al propriilor noastre gînduri, de la un capăt la celălalt al zilei, al fiecărei clipe... »

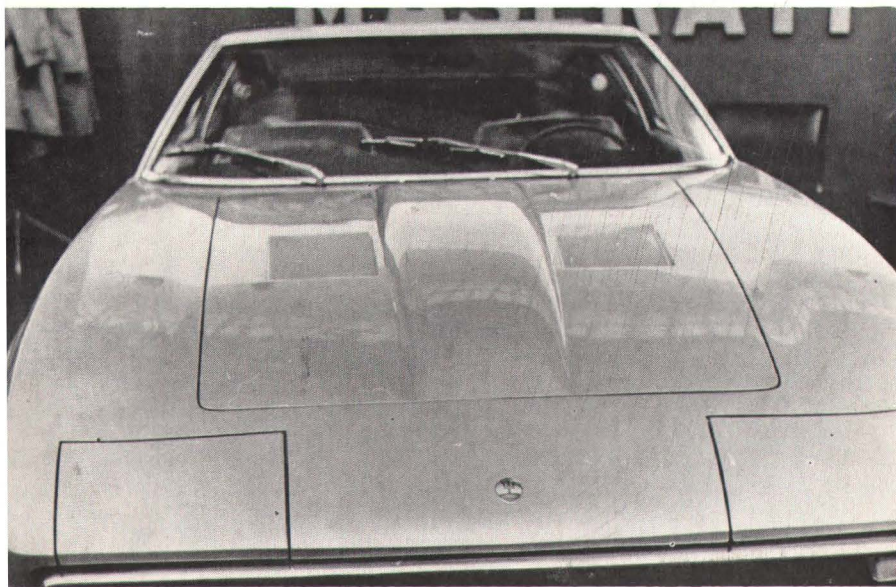
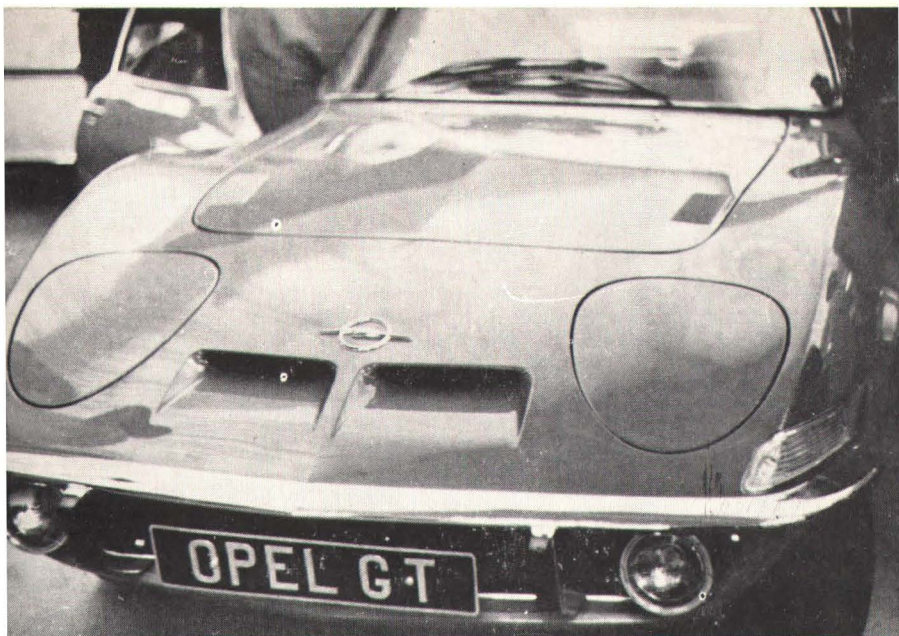
Cînd mă gîndesc la viteza cu care am parcurs etapele din ultimii treisprezece-patrusprezece ani, de la debutul la Julliard cu «Bonjour Tristesse» și pînă la premiera ultimei piese «Le cheval évanoui», ameteșc.

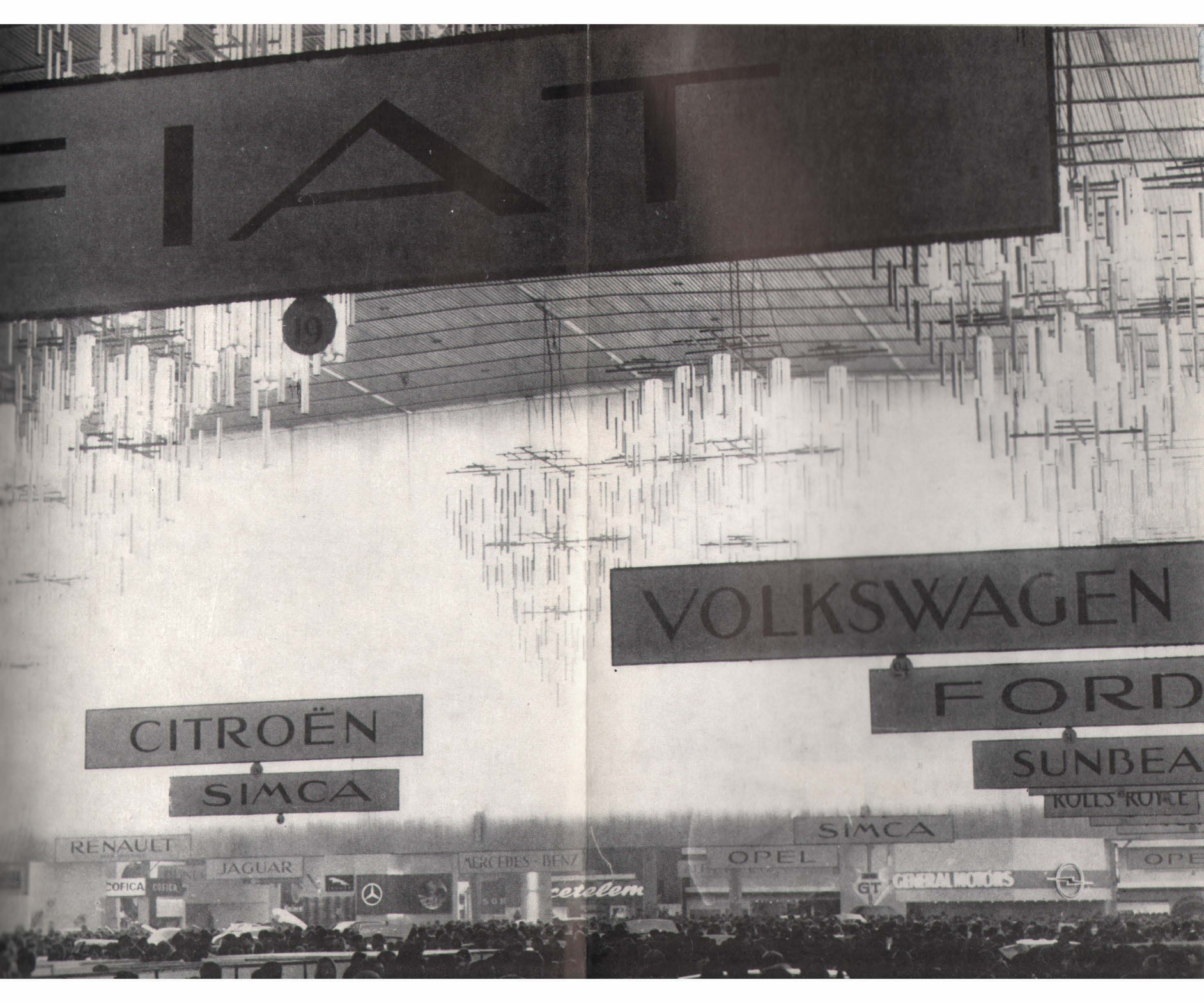
Dac-ar trebui să reîncep n-aș mai avea, acum, destulă sănătate... »

J.P. BELMONDO: «... Cînd privesc pe fereastră orașul, seara (indiferent care oraș și în ce seară), am senzația că personajele acestea lunguiește se succed cu acceleratorul ca în peliculele lui Mack Senett.

Cam la fel cum se întîmplă cu oamenii care intră și ies atît de repede din viața noastră... care intră și ies mereu, parcă mai des ca oricînd... »

VIRGILE BOYD: (directorul concernului american CHRYSLER CORPORATION): «În ultimii zece ani CHRYSLER CORPORATION a intrat în Europa cu 476 milioane de dolari, triplîndu-și în același timp vînzările (704.000 vehicule în comparație cu 225.000 în 1967) și veniturile (31 miliarde de franci noi în comparație cu 10 miliarde în 1967) ».





FIAT

19

CITROËN
SIMCA

VOLKSWAGEN
FORD
SUNBEAM
ROLLS ROYCE

RENAULT

JAGUAR

MERCEDES-BENZ

OPEL

SIMCA

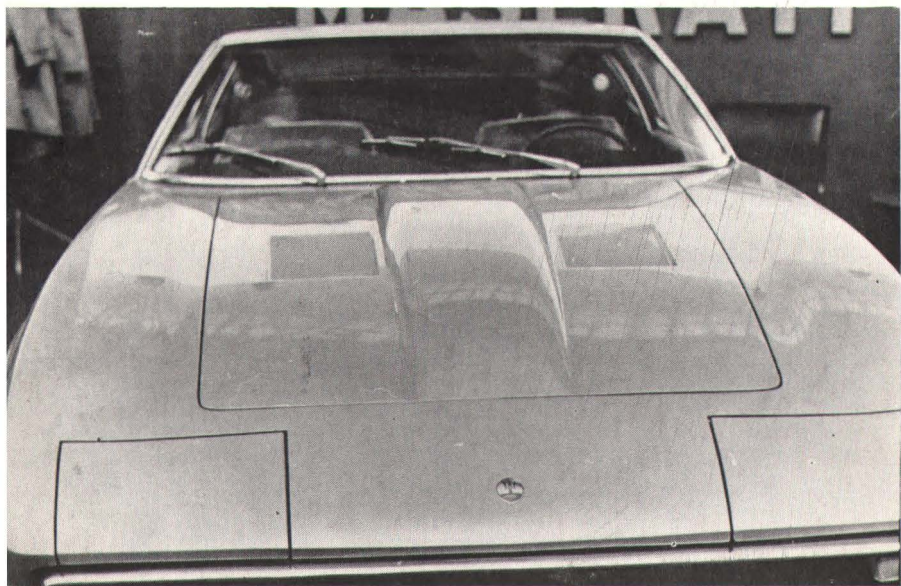
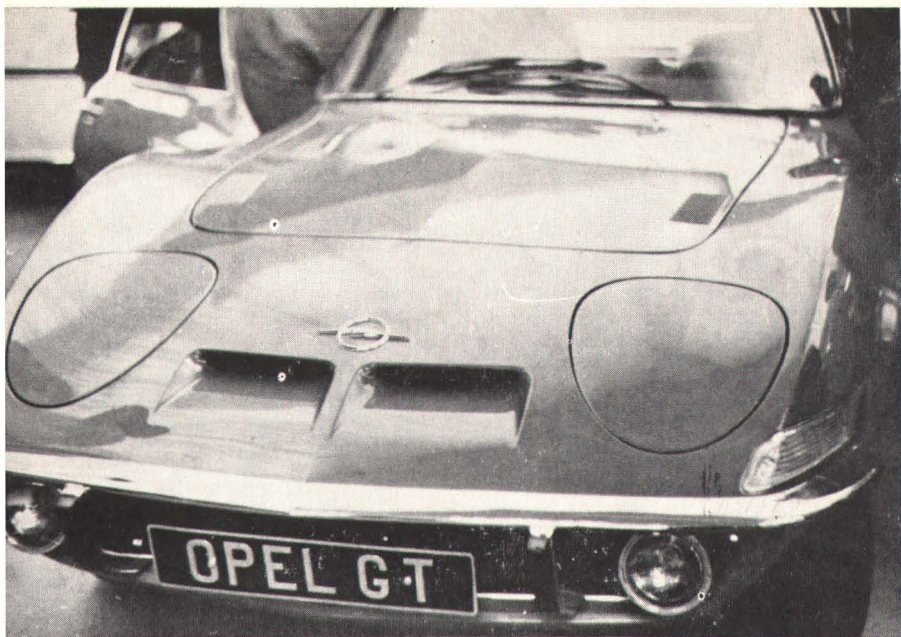
GENERAL MOTORS

COFICA COFICA

cectelem

OPEL





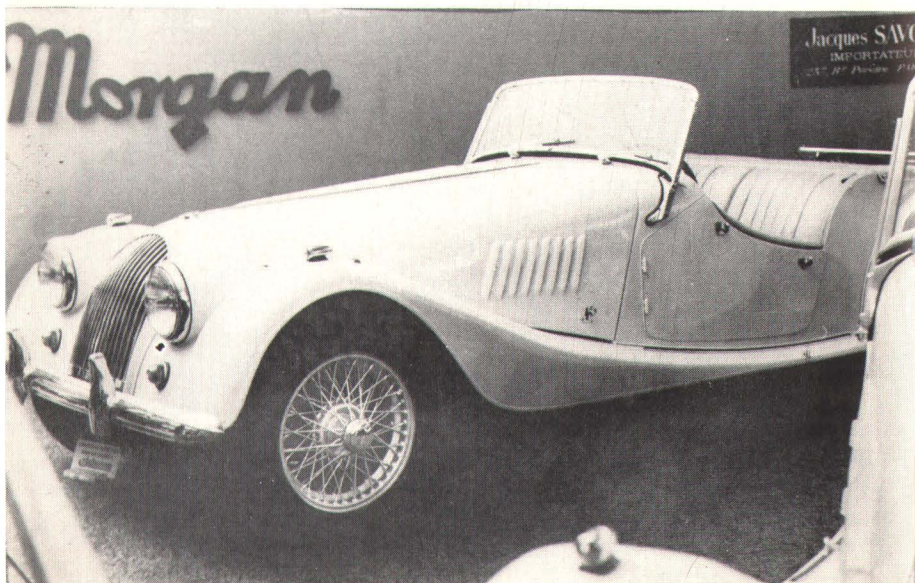
SALONUL AUTO PARIS 1968



reportaj fotografic
de
Dan Er. Grigorescu







În Salonul Automobilului de la Porte de Versailles se găsesc mașini cu prețul tre mai puțin de 3000 de franci (noua surpriză din acest an, mașina electronică, invenție a fraților JARRET) și pînă la peste 200.000 de franci — cît afișează PHANTOMUL 5 », un ROLLS ROYCE care cîntărește două tone și jumătate. . .

JOHNNY STARK (impresarul lui Mireille Mathieu, fost impresar al lui Johnny Hallyday): «... Vedeta salonului rămîne, însă, după părerea mea, inegalabila CARABO. Este cel mai complet spectacol tehnic pe care l-a organizat pînă acum mina inginerilor. Culoarea aceasta de cameleon și mobilitatea farurilor, perdeaua de cuarț care oprește privirea curioșilor dincolo de ferestre, cei 280 de kilometri la oră. . .

Vedetelor scenei le poate conveni din multe puncte de vedere. Impresarilor — mai puțin.

Cit timp a stat Mireille Mathieu în spital în urma accidentului, nici afacerile ei, nici ale mele n-au progresat. »

PIERRE KAEFER și MARCEL RAYMOND (participanți, cu un model « ZADEL » 1910 la cursa automobilelor vechi Amsterdam-Paris) : « Adevăratul automobil a murit cînd s-a depășit viteza de 100 de kilometri pe oră. Imediat după el, au început să moară cei care au cerut mai mult decît se cuvine unei tinichele făcută să te apere de ploaie în zilele cînd zăbovești mai mult decît se cuvine, la pescuit.

Ce e mai grav, însă, este faptul că în afara celor care mor plătind polița lipsei de chibzuință, mor și oameni care nu se grăbesc deloc.

Cineva o să oprească într-un fel sinuciderea aceasta colectivă, pînă la urmă ».

Statisticile nu par însă deloc convingătoare în acest sens. Dimpotrivă. . .

200.000 de morți în anul 1967 și peste 7 milioane de răniți în accidente de circulație.

Și totuși, există o categorie de oameni pentru care viteza este unicul lor univers. Acești eroi ai sporturilor moderne, conducătorii de bolizi care aleargă în cursele cu medie orară de aproape 300 de kilometri la oră sînt personaje foarte complexe.

Poate mai mult ca oriunde pe pămînt, asemenea a ceea ce se întîmplă în spațiu sau sub apă, aici inginerii, medicii, chimiștii și foarte multe trepte ale științelor intermediare, se întîlnesc într-o sinteză a studiului cu valoare de test.

Oamenii aceștia își măsoară existența prin perfecțiunea reflexelor în fracțiuni de secundă.

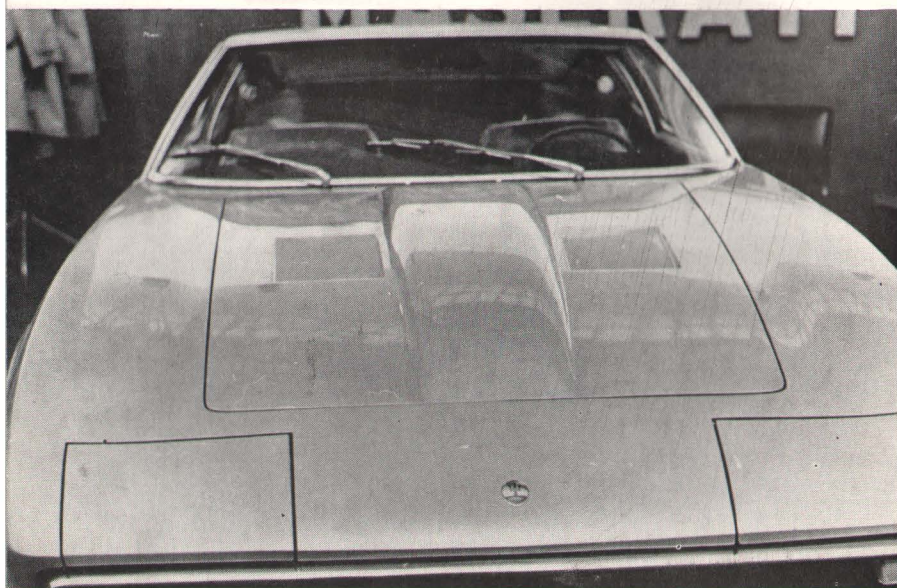
De reflexele lor depinde activitatea Institutelor de proiectări, a marilor uzine de automobile, a chimiștilor din fabricile de cauciucuri, a medicilor din centrele de cercetare cele mai diferite, a constructorilor de șosele.

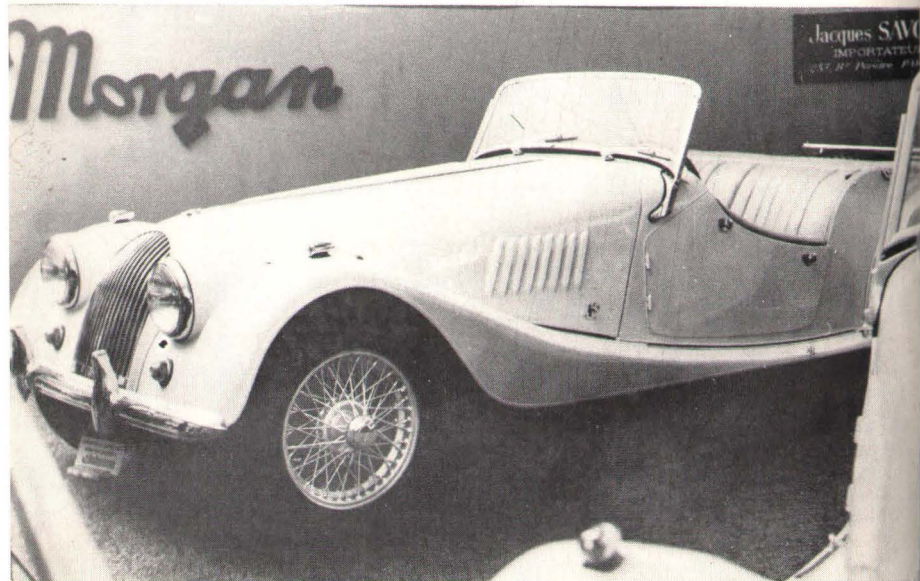
Cele 24 de ore de la Mans, de pildă (cursă automobilistică dintre cele mai prestigioase în lume) nu înseamnă numai impunerea pe plan publicitar a uneia sau alteia dintre mărcile aflate în competiție. Nu înseamnă numai consumul a 55.000 litri de benzină, 42.000 kw., 6000 de pui fripți, 20.000 de pîini, 80 de tone de cartofi, 60 de tone de înghețată, 25.000 de prăjituri și un milion de sticle diferite (bere, vin, apă minerală).

Această cursă înseamnă în primul rînd luni de studiu ulterior a tot ce s-a uzat sau a rezistat în 24 de ore de alergare neîntreruptă, cu o viteză depășind pînă și posibilitatea de a urmări cum se cuvine spectacolul.

De aceea piloții de încercare, acești piloți de mare competiție, nu sînt niște sinucigași.

Această sfidare continuă a morții, conștientă și demnă, este un act de eroism contemporan intrat în obișnuit aproape, asemenea îndeletnicirii cosmonauților, a cer-





cețătorilor din marile laboratoare atomice, a multora din cei care aduc științei marea contribuție a unui entuziasm de-o simplă și emoționantă dăruire.

Belgianul OLIVIER GENDEBIEN, brazilianul NANO DA SILVA RAMOS, spaniolul ALFONSO DE PORTAGO, francezii MAURICE TRINTIGNANT, JEAN PIERRE BELTOISE, scoțianul JIM CLARK sau mexicanul PEDRO RODRIGUEZ, venezuelul JOCKEN RINDT sau omul antipozilor JACK BRABHAM, indiferent de vechimea pasiunii, au un singur gând: să și-o poată împlini cât mai îndelung.

Dar frica? Spaima?

Există oare frica printre sentimentele oamenilor acestora care sfidează în fiecare clipă moartea?

Revista «LUI» publică răspunsurile la această întrebare a unora din temerarii curselor de mare viteză. Spicuim la întâmplare...

JEAN PIERRE BELTOISE: «Da. Dar eu o încerc de obicei retrospectiv. Simt câteodată, e adevărat, în plină cursă la porțiunile grele, un scurt frison pe șira spinării sau o lovitură de bocanc în stomac.

Cind cobor din mașină știu că aceasta a fost spaima...»

MAURICE TRINTIGNANT: «... În principiu nu știu ce este spaima. În realitate însă, subconștientul îmi ordonă sentimentul de veghe continuă sub amenințare cu moartea pentru orice secundă nesupravegheată».

JO SCKLESSER: «Dacă mi-ar fi cu adevărat frică, n-aș urca în mașină. Frica nu este pentru mine decât fulgerul acela de o fracțiune de secundă în care percep un pericol imediat. De pildă să simți botul mașinii aproape lipit de spatele celei din față, la o curbă, cind ai 240 de kilometri pe oră.

Aceasta mi s-a întâmplat în 1964.

Niciodată n-am cunoscut o senzație epidermică asemănătoare...»

JIM CLARK: «Frica unui alergător de curse este mai de multe feluri: frica de moarte, cea de a nu pierde cursa — dacă rămii în viață — și aceasta este foarte păcătoasă pentru că declanșează unele inițiative primejdioase.

Te face să uiți o vreme de cea dintâi...»

La volan sînt multe gânduri negre care mă însoțesc.

Dar sînt gîndurile mele... N-am ce face cu ele decît să le iau cu mine...»

OLIVIER GENDEBIEN: «Frica este cu mine mereu. Simțind-o nu înseamnă însă că trebuie să mor. În timpul războiului, la Manchester, un sergent englez îmi povestea înaintea primului meu salt cu parașuta: «Dacă cineva îți va spune că nu i-a fost frică niciodată, acest individ este un nebun sau un mincinos».

Eu, vă mărturisesc, nu sînt nici una nici alta...»

JOCKEN RINDT: «Cursele de automobil cer o dăruire totală. Orice frînă morală este inadmisibilă. Vreau să conduc, dar și să trăiesc sănătos. La 23 de ani am cîștigat cele 24 de ore de la Mans cu un FERRARI fără să mă gîndesc că destinul m-ar fi putut opri pentru moment din drumul către alte victorii, sau că m-ar fi putut exclude definitiv din cursă.

În clipa în care frica va aluneca în mine, nu voi mai putea fi ceea ce sînt».

...Și totuși, între 1957—1960 numeroși frunțași ai automobilismului mondial, curajoși cum se cuvine în astfel de împrejurări, și-au pierdut viața: Castellotti, De Portago, Musso, Collins, Schell, Behra, Storez, Von Trips. Și nu numai ei...

J.P. BELTOISE: «Jochen Rindt este primul pentru că nu-i este frică. El se consideră încă tabu. Are dreptate într-un fel. Dar este și el în pericol ca fiecare dintre noi. Deocamdată nu vrea să știe de asta și nici nu-i doresc s-o afle prea curînd...»

M. TRINTIGNANT: « Eu am învățat mai bine ce este frica în 1965, pe circuitul de la Rouen, înaintea unei curbe foarte primejdioase când am simțit că pedala frinei nu mai răspunde la solicitarea mea.

Mașina pe care o pilotam, un FORD COBRA avea 250 de kilometri la oră și știam că virajul nu-l pot lua cu mai mult de 190 de kilometri pe oră fără pericolul de a mă răsturna. Am încercat să folosesc frîna de motor, prin retrogradare în viteză a treia. Schimbătorul de viteză se blocase.

Am înțeles că nu mai am nici o soluție.

Simțeam deja sudoarea rece a morții pe frunte.

Curba ajunge sub roțile mașinii.

Întorc la maximum volanul și închid ochii.

Simt trozniturile caroseriei, scrișnetele cauciucurilor, sfîșietoarea rezistență a pistei apoi. . . linia dreaptă.

Apăs din nou, instinctiv, pe frînă, pentru curba următoare. Lichidul, prea cald, își revenise. . . A fost o secundă decisivă undeva și ea m-a învățat să mai cred și în noroc ».

DA SILVA: « Englezul Lance Macklin, un excelent pilot (care poartă răspunderea catastrofei din cele 24 de ore de la Mans din 1955) n-a mai concurat decît o singură dată după accidentul pe care l-a provocat. Se simțea vinovat.

Marele Fangio însuși, în Marele Premiu de la Monaco lovind o altă mașină, s-a inhibat. Cea mai frumoasă cursă din lume a devenit, din cauza spaimelor lui, cea mai criminală.

SCHLESSE: « . . . În 1961 am distrus grilajul de beton de la Mans cu 225 la oră. Bilanț: zece zile de comă și douăsprezece fracturi multiple. În 1962 am părăsit pista de opt ori cu răni mai mult sau mai puțin grave. Știu că puteam muri.

M-am supravegheat mai atent pe urmă și am devenit campionul Franței patru ani la rînd: 1962, 1963, 1964 și 1965.

Greu de spus cînd anume trebuie să te oprești. . . »

BELTOISE: « La cele 12 ore de la Reims din 1964 un incendiu de carburant m-a făcut să petrec patru luni în spital. Am re trăit catastrofa zilnic. Nu puteam dormi decît sub influența morfinei.

Singurul lucru pe care mi-l doresc este să rămîn sănătos. Infirmitatea mă înspăimîntă ».

TRINTIGNANT: « De fapt ar trebui să-mi trăiesc altfel cea de a doua viață. În 1948 la Berna, după o foarte « cinematografică » rostogolire am fost mort timp de 1'15". Nici un strop de sînge în organism. Inima a încetat să mai bată.

Cînd am ieșit din spital, cel mai tonic tratament moral a fost să urc la volan. Primul accident este hotărîtor.

Fratele meu a murit în 1933 la primul său accident ».

GENDEBIEN: « Am abandonat cursele în 1962, la 38 de ani cînd am scăpat cu viață la o ciocnire între doi alergători pe care i-am putut evita într-o fracțiune de secundă. Cîștigasem de patru ori cele 24 de ore de la Mans și trebuia să-mi ajungă. »

RODRIGUEZ: « După moartea fratelui meu, părinții m-au sfătuit să continui pentru a nu lăsa un loc gol prin dispariția lui. . . »

BELTOISE: « Indiferent de părerea celor din jur, eu continui. Aceasta este meseria mea și o continui. . . »

De altfel, continuă este și preocuparea marilor firme de automobil de a lansa modele noi.

ALFA ROMEO, AUSTIN, BUICK, CADILLAC, CHRYSLER, CITROEN, FERRARI, FIAT, HONDA, JAGUAR, MERCEDES, PEUGEOT, RENAULT, ROLLS-ROYCE, SIMCA, VOLGA, VOLKSWAGEN, VOLVO — în total 270 de mărci produse de către 200 de constructori din 31 de țări.

Mit literar

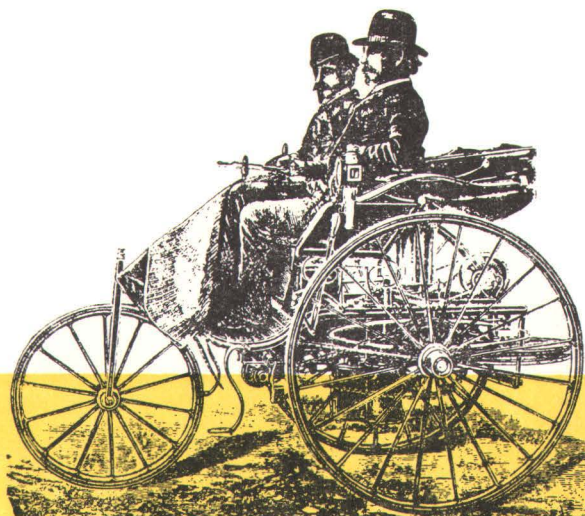
GEORGETA HORODINĂ

Automobilul, instrument al destinului

... Pentru că automobilele mergeau
prea repede și avioanele decolau
prea încet...
CAMUS

În ciuda politeismului declarat, singurul zeu în care credeau cu adevărat anticii era Destinul.

Indiferent de locul pe care-l ocupau într-o complicată ierarhie, zeii nu aveau decât o putere limitată, mulțimea și diversitatea lor fiind, după cum arată Hegel, tocmai temeiul « accidentalității » lor, accidentalitate care, la rîndul ei, constituie motivul unei « ușoare trăsături de tristețe » care atestă imperfecțiunea zeilor și vulnerabilitatea lor : « Această tristețe oglindește destinul lor, întrucît ea arată că există ceva mai înalt deasupra lor și că este necesară trecerea de la ce e particular în ei la unitatea lor generală ». Unitatea generală, « puterea universală unică » este tocmai Destinul : « Examinînd însă felul și forma aceste unități supe-



rioare, constatăm că, față de individualitatea și caracterul relativ determinat al zeilor, ea este ceea ce e în sine abstract și lipsit de formă, necesitatea, destinul, care, în forma aceasta abstractă, este numai ceea ce e superior, în general, stăpînind peste zei și oameni, dar rămînînd ca atare neînțeleasă și de necuprins »¹.

În lumea păgînă fatalitatea fuziona cu *necesitatea*; în tragedia antică orice faptă, oricît de atroce, nu este altceva decît urmarea inevitabilă și justificată a unei fapte anterioare care era tot atît de inevitabilă și de justificată, ciclul fatal funcționînd ca un mecanism perfect care nu putea fi oprit decît o dată cu dispariția tuturor erorilor. Lumea creștină neputînd explica loviturile oarbe ale sorții care poate lovi tot atît de bine ființe lipsite de prihană, copii de pildă, ca și mari păcătoși, a inventat formula: « neînțelese sînt căile Domnului », pentru a salva onoarea unuia Dumnezeu care nu putea fi decît bun și drept.

Marxismul a dat o explicație științifică forței necunoscute care apasă asupra vieții omenești cu o putere incomensurabilă și pe care oamenii din toate timpurile, într-un fel sau altul, au fost tentați să o considere de natură divină. În *Ideologia germană*, Marx și Engels scriu: « ... atîta timp cît oamenii trăiesc într-o societate care se dezvoltă spontan, atîta timp deci cît există sciziunea dintre interesul particular și cel general, atîta timp deci cît activitatea nu este

¹ G.W.F. HEGEL, *Prelegeri de estetică*, vol. I. Ed. Academiei RSR 1966, p. 512

împărțită în mod liber consimțit în mod spontan, activitatea proprie a omului devine pentru el o putere străină, opusă, care îl subjugă, în loc ca el s-o stăpânească »¹. Activitatea oamenilor înșiși, înstrăinându-se, devine o forță exterioară, de multe ori ostilă, care apare propriilor ei autori ca o divinitate atotputernică, deși nu este decât un moment tranzitoriu al istoriei, provocat de contradicția care există între interesul individual și cel colectiv: « Această încremenire a activității sociale, această consolidare a propriului nostru produs într-o forță materială care acționează asupra noastră, care scapă controlului nostru, nesocotește așteptările noastre, zădărnicește toate socotelile noastre, este unul dintre momentele principale ale dezvoltării istorice de până acum, și, tocmai din cauza acestei contradicții dintre interesul particular și cel obștesc, interesul obștesc îmbracă ca stat o formă de sine stătătoare, separată de adevăratele interese individuale și generale, și în același timp forma unei comunități iluzorii, dar care are totdeauna ca bază reală legăturile existente în fiecare conglomerat de familie sau triburi, ca de exemplu legăturile de sînge, limbă, diviziunea muncii pe scară mai largă și alte interese — mai ales după cum vom arăta mai departe, cele ale claselor determinate de diviziunea muncii, care se cristalizează înăuntrul oricărei mase de oameni de acest gen și dintre care una le stăpînește pe toate celelalte. »²

Atît timp cît este lipsit de posibilitatea de a dispune după plac și după necesități de rodul activității sale și a semenilor săi, omul se simte tentat să atribuie această frustrare ostilității Destinului, după cum orice favorizare și orice privilegiu decurgînd din poziția sa preferențiată în societate, este primit ca semnul unei înalte și nevăzute forțe protectoare.

În mare, relațiile sociale proiectate pe un cer metafizic sînt adevăratul mobil al Destinului nostru. În vastitatea lumii, lanțul infinit al determinărilor își ascunde însă originea reală, prea îndepărtată pentru a mai putea fi folosită ca un argument rațional, și, în viața de fiecare zi, omul ia contact cu cauze și efecte imediate, cu împliniri prea mărunte pentru a putea fi raportate la o teorie care are în vedere categorii și nu indivizi, destul de importante totuși pentru a produce uneori răsturnări spectaculoase în bine sau rău, pentru a face să dispară echilibrul unei existențe umane sau chiar existența însăși. Dar mai mult decât atît, orice activitate umană — și într-o relativă autonomie față de condițiile sociale în care se desfășoară — are tendința de a se solidifica într-o putere materială care la un moment dat poate scăpa de sub controlul creatorului ei și acționa independent, lucru observat din cele mai vechi timpuri și exprimat cu înfricoșare în mituri. Nu de puține ori, creația proprie a minții și mâinilor sale l-a apărut omului ca o putere străină și de cele mai multe ori răuvoitoare ca și cum în ea și-ar fi găsit sălaș demonii lui interiori, o putere care se întoarce asupra lui însuși așa cum se întoarce cu răutate asupra proprietarului ei umbra omului care și-a pierdut umbra.

Ce întîlnire a omului cu inexplicabila fatalitate întruchipată într-un Golem modern este mai spectaculoasă decât aceea pe care ne-o oferă în mod frecvent neputința de a stăpîni în mod absolut un obiect atît de familiar și de răspîndit cum este automobilul? Înainte de a fi existat ca obiect material, așa cum îl cunoaștem cu caroseria sclipind de curățenie sau, dimpotrivă, murdărită de noroiul drumurilor lungi ca o vietate obosită de efort îndelungat și obstinat, cu marca și cu utilitatea lui, automobilul a existat sub forma unei idei, a unui proiect mental,

¹ K. MARX, F. ENGELS, *Ideologia germană*, E. Sp. L. P. Buc. 1956, p. 29

² *Idem*, p. 30

pe care, prin studii și perfecționări succesive, șirul nenumăraților constructori l-au transpus în metal și cauciuc, pentru a deveni obiectul tehnic cunoscut, exterior, care poate foarte bine strivi în mersul lui bine reglat și înconștient pe propriul său creator. Oricând automobilul poate deveni un instrument al Destinului. Isadora Duncan a murit strangulată de propriul său vâl care s-a înfășurat în jurul unei roți de automobil. Pe o șosea perfect netedă, fiul lui André Malraux și-au pierdut viața într-un accident de mașină. James Dean, idolul tineretului de acum cinci-sprezece ani, a murit la volanul unei mașini, fără să fie clar dacă s-a sinucis sau a fost victima unei întâmplări nenorocite. Jane Mansfield, rivala lui Marilyn Monroe, a fost decapitată într-un accident de mașină. Albert Camus, întorcându-se din sudul Franței unde-și petrecuse sărbătorile de iarnă, și-a găsit moartea într-un accident de mașină. În buzunar avea biletul de tren la care renunțase, în ultimul moment, pentru a se urca în automobilul fatal.

Accidentul sau întâmplarea care și-a spus cuvântul în toate aceste cazuri, se petrece în afara legii, este o excepție. Dacă Albert Camus ar fi luat trenul așa cum proiectase, dacă nu ar fi avut ocazia să-l întâlnească pe Michel Gallimard și să plece cu mașina acestuia, probabil s-ar afla și astăzi printre noi. Întâmplarea a făcut însă să fie altfel. Întâmplarea și numai întâmplarea, deoarece în primul rând ocazia de a pleca în automobil putea foarte bine să nu se ivească, în al



doilea rînd mașinile nu sînt făcute pentru a ucide ci în cu totul alte scopuri, și numai cu totul excepțional cineva poate fi strivit de forța care, în mod imprevizibil, scapă controlului uman, a unui automobil. Așa se și explică de ce în ciuda accidentelor, lumea modernă nu renunță la automobil și la tehnică în general; în total accidentele sînt totuși întîmplări care nu pot anula serviciile aduse de aplicarea legii (deși se pare că numărul morților în asemenea accidente l-a întrecut pe cel al morților din cel de-al doilea război mondial).

Asemenea accidente sau excepții joacă însă în epoca noastră tocmai rolul fatalităților.

Lumea modernă resimte în mod obscur o spaimă antică în fața fatalității pe care secolele de creștinism n-au reușit s-o moleșească și pe care istoria dramatică a secolului nostru nu a izbutit decît să o facă mai vie și mai nemiloasă. Necredincios dar dezorientat în fața fatalității, care în mod inexplicabil îi apare în cale, într-o civilizație bazată pe precizie, pe știință și tehnică, omul modern, inventă, fără să vrea și fără să bănuiască, zeii de care are nevoie pentru a explica inexplicabilul și pentru a-l putea accepta mai ușor. Destinul modern, înlocuitorul anticului *Fatum* care întruchipa Necesitatea este astăzi *întîmplarea*.

În preajma sărbătorilor mai importante zările occidentale fac pronosticuri cu privire la numărul persoanelor care-și vor pierde viața părăsind orașul sau întorcîndu-se. E o încercare de a încadra *întîmplarea* în lege, statistica fiind în general știința care în lumea actuală caută să suplinească serviciile pe care le aduceau în trecut previziunile oracolelor. Dar cu toate că *întîmplarea* ar putea fi, la rîndul ei, convertită într-o lege, nici o statistică din lume nu poate prevedea *cine* va fi *Oedip*, *cine* va fi *Oreste*.

Fie că se numește Hazard, Absurd sau Relativitate, Destinul omului modern este *întîmplarea* ridicată pe pedestalul pe care stătea odinioară *Necesitatea*. *întîmplarea* a devenit zeul necunoscut care guvernează civilizația tehnicii; *întîmplarea*, fericită sau nefericită, este stăpînul spre care se îndreaptă cu teamă sau nădejde bietele ființe umane în goana lor după fericire, după bani sau după glorie. Șansa poate face din modesta dactilografă soția celui mai mare bancher din America, *întîmplarea* poate face dintr-o fetiță nespălată steaua de cinematograf cu care vor să semene toate liceele, tot *întîmplarea* poate ruina, într-o clipă, averi incommensurabile și cariere strălucite.

întîmplarea este zeul pe care l-au produs suferința și temerile omului modern. Nădejdea lui este că, dacă există o regulă a durerii, el va o fi excepție, iar dacă regulă nu există, cu atît mai bine, numai o *întîmplare* nefericită, nu o lege cu duritatea ei prestabilită, îl poate lovi.

În mitologia modernă, Destinul este zeul Hazardului. Dar, ca și în antichitate, miturile pe care viața socială le creează în mod anonim și difuz, capătă adevărata lor strălucire în momentul în care apare Hesiod, poetul sau scriitorul în stare să le potenzeze, să ducă semnificația lor pînă la capăt.

Hazardul și Absurdul au devenit cu adevărat stăpînii unui climat spiritual o dată cu apariția lui Kafka sau Joyce, cu Bruno Schultz, sau Camus, cu Urmuz sau Blecher de la noi, cu Dino Buzzati, cu teatrul care s-a numit al Absurdului, cu atîția alți scriitori moderni cărora lumea le apare ca un labirint în care rătăcește necontenit și zadarnic existența umană.

Friedrich Dürrenmatt a scris un « recviem pentru romanul polițist », gen care presupune prin excelență existența unor legi psihologice și sociale, pentru a demonstra existența acestor legi, dar demonstrația sa în mod fatal nu s-a putut opri la existența acestor legi, pentru că peste ordinea și precizia civilizației tehnice plutește veșnic umbra amenințătoare a unei dezordini mici, de o

clipă, care poate fi cauza unei catastrofe. O simplă eroare tehnică poate arunca planeta în aer. Dürrenmatt ar putea fi, judecat după acest roman, intitulat *Făgăduiala*, un bun apărător al *măsurii* și al *cumpătării*. Asemeni corului antic, el asistă neputincios dar plin de compătimire și simpatie la prăbușirea comisarului Matthäi, care n-a înțeles că în cumpăna vieții unui om, legea și împlinirea trebuie să aibă aceeași greutate. Acordînd uneia sau alteia din aceste două rivale mai multă pondere, echilibrul se strică, armonia dispare iar mecanismul unui destin nefast o dată pus în mișcare nu mai poate fi oprit.

Comisarul Matthäi se angajează într-o luptă inegală, încercînd să descifreze enigma unei crime avînd la îndemînă numai cîteva indicii cu totul insuficiente. În momentul în care orice continuare a cercetării pare inutilă, în momentul în care asasinul prezumtiv mărturisește crima și se sinucide, comisarul Matthäi, concediat și abandonat de toți, se decide să-l caute, prin mijloace proprii, pe adevăratul asasin al fetei Gritli, să-și țină «făgăduiala» dată părinților. Cu o obstinație și o perspicacitate genială, Matthäi reușește să descifreze în cele cîteva slabe indicii care-i stau la îndemînă, atît chipul cît și structura psihică a asasinului. Reproducînd în mod artificial condițiile *naturale* care au dus la uciderea fetei, Matthäi așteaptă cu răbdare ca asasinul să repete actul său și să poată fi astfel prins. Opera de descifrare, de decodificare a semnelor pe care o îndeplinește Matthäi este cu adevărat opera unui om care citește în universul înconjurător ca într-o carte, a unui om «care a presimțit factorii realității ascunși nouă, într-atît de departe, încît a străpuns ipotezele și bănuielele de care sîntem înconjurați, și a pătruns în apropierea acelor legi, la care altminteri nu ajungem niciodată, acelea care mențin progresul lumii.» Și totuși asasinul nu a venit la întîlnire. Matthäi, deplin convins de soliditatea construcției sale mentale, continuă să, aștepte, din ce în ce mai singur, mai trist și mai ridicol. Pe jumătate nebun, el continuă să aștepte asasinul care, într-adevăr, în ziua și ceasul prevestit, pornise spre locul viitoarei lui crime, avînd asupra sa briciul cu care o ucisese pe Gritli. Așteaptă, și după ce află că într-adevăr acest asasin pe care-l dedusese pe cale logică și care existase într-adevăr nu va mai ajunge niciodată la locul crimei. Încrezător în legile unei realități pe care o descifrase cu atîta perspicacitate, comisarul Matthäi nu mai poate recunoaște altă putere decît pe aceea a legilor. Dar în afara legilor există *întîmplarea*. Scriitorii uneori desconsideră *întîmplarea*, alteori îi acordă «un rol prea mare», făcînd-o să devină «soartă, hazard». Dürrenmatt, prin intermediul naratorului, se declară pentru un just echilibru între lege și *întîmplare*: «Dați dracului o dată regulile acestea! O *întîmplare*, chiar dacă nu-i cunoști toate ascunzișurile, nu poate fi soluționată ca o problemă de matematică, chiar și atunci cînd nu cunoști decît cîteva din necunoscute, de cele mai multe ori de importanță secundară. Apoi, *întîmplarea*, incalculabilul, nemărginitul, joacă un rol prea mare. Legile noastre se sprijină pe probabilitate, nu pe cauzalitate, se potrivesc numai în general, nu și în special».

Asasinul nu a ajuns la locul crimei, deoarece în timp ce se îndrepta spre noua lui victimă și-a pierdut viața într-un accident de automobil. Geniala construcție a lui Matthäi se năruie din pricina unei *întîmplări* atît de banale, atît de stupide, încît umbra sinistră a Absurdului se profilează peste existența încăpățînatului comisar cu autoritatea unui adevărat destin.

Instrumentul acestui destin este uneori copilul răsfățat și călăul nepăsător al omului modern: automobilul. Molohul are însă și alți slujitori care dereglează cu intervenția lor imprevizibilă mecanismul bine acordat al necesității, după cum dereglează un inponderabil fir de nisip aparatele de înaltă precizie.

Psihologia vitezei

Ar fi cu neputință de conceput o istorie a literaturii secolului nostru lipsită de prezența acelor barzi ai sensibilității moderne, care prin patosul lor liric au reușit să confere o vibrație neobișnuită exploziei de vitalitate și frenezie lumii actuale, întruchipată mai ales de setea nestăvilltă după viteză.

«Timpul și Spațiul au murit ieri. Trăim în absolut, căci am creat eterna viteză omniprezentă», proclama profetic poetul italian Filippo Tommaso Marinetti, șeful școlii futuriste, cu mai bine de o jumătate de secol în urmă. Și spre a risipi orice nedumerire cu privire la noile canoane ale frumuseții pe care le promova, nu a întârziat să adauge că o mașină de curse îi comunica o emoție superioară aceleia pe care i-o inspira, de pildă, statuia Victoriei din Samotrace. Deși curentul inițiat de Marinetti s-a împotmolit în anii de după primul război mondial în șuvoiul tulbure al fascismului, se poate totuși afirma că salva de revoltă trasă inițial de mișcarea sa împotriva formelor sclerозate ale esteticii tradiționale a stîrnit vocația unei întregi cohorte de poeți și prozatori din diferite țări de pe glob, care au văzut în poetul futurist un precursor al celui lirism de senzație vizuală atît de tipic pentru era mașinii și vitezei.

Existaseră neîndoios și mai înainte cîntăreți pasionați ai tumultului vieții cotidene, cu mulțimi anonime și famelice, frustate de urbanismul tentacular al aglomerărilor industriale, al căror strălucit herald a fost belgianul Emile Verhaeren, dar nici cînd exaltarea tehnicii vitezei nu a cunoscut o asemenea euforie, o adeziune atît de totală, de lipsită de reticențe ca în preocupările mișcării futuriste. Dacă accentul polemic și retorismul revoltei au prejudiciat adesea transmiterii mesajului în forme artistice durabile, în schimb a fost netezită calea pentru ca alți scriitori ca Blaise Cendrars, Vladimir Maiakovski, Valery-Larbaud, Karl Sandburg, Paul Morand, Antoine de Saint-Exupery — spre a cita cîteva nume de circulație mai largă — să poată exprima cu forță și rafinament, dinamismul epocii contemporane saturate de tehnicitate și viteză. S-a creat astfel o literatură de respirație planetară, în care emoția poetică e declanșată de tragica condiție a ființei umane, sfîșiată fără răgaz de aspirații și ambiții contradictorii, deși între univers și individ există o netăgăduită simbioză.



Nu e deloc exagerat să afirmăm că pentru omul din zilele noastre, raportul dintre spațiu și timp a devenit preocuparea dominantă, obsesia supremă. Căci creșterea capacității sale de telecomunicație și deplasare a căpătat un caracter universal. Privită în perspectiva istoriei, după milenii de stagnare, parcurgerea

distanțelor și transmiterea știrilor — limitată vreme îndelungată la viteza calului de șa sau a cvadrigii romane — au suferit radicale transformări o dată cu introducerea în viața societății a mașinii cu aburi, a electricității și a telegrafului. De la un cal putere, cît reprezenta energia cinetică a călărețului de altădată, s-a ajuns la sutele și miile de cai putere ai automobilului, locomotivei sau avionului modern. Dar deși viteza tehnică nu are o obîrșie mai veche de cinci sferturi de veac, ea constituie în prezent un adevărat numitor comun al vremii noastre, prefigurînd pe demiurgul care a schimbat din temelii legile existenței umane.

Odată cu începutul secolului XX cifrele vitezei de transmisiune, ca și acelea de deplasare în spațiu, s-au amplificat în progresie geometrică. De la prima radio-transmisiune telegrafică peste Oceanul Atlantic realizată de Marconi în 1901, și viteza de șaizeci de kilometri-orari atinși de aeroplan în 1905, s-a ajuns treptat la generalizarea radiotransmisiunilor paralel cu introducerea radio-tehnicii, precum și la obținerea vitezelor de opt sute de kilometri pe oră realizați de avion în 1945, care a crescut la peste trei mii în 1957. Obuzele moderne nu depășesc în genere această ultimă cifră, dar anumite avioane supersonice cu geometrie variabilă ating peste cinci-șase mii kilometri pe oră. Era fuzeele de transport bate practic la ușă. Evoluția civilizației se găsește accelerată într-o cadență vertiginosă; visul ubicuității, prin anihilarea relativă a distanțelor nu mai pare o utopie. Nimeni nu poate contesta astăzi posibilitatea obținerii în viitor a unor forțe energetice prin care să se realizeze viteze de un ordin cu mult superior celor actuale, căci mașina cu aburi, motorul cu explozie, propulsia prin reacție, utilizarea energiei nucleare, nu reprezintă decît verigile unui proces tehnic limitat la un secol, în timp ce capacitatea de creație a omului este, de fapt, nelimitată.

Eforturile evidente de a se introduce viteza în toate ramurile de activitate umană, dovedesc că această fiică a timpului e indiscutabil legată de noțiunea de progres. « Condiția progresului — scria profesorul japonez Masaharu Anesaki — este activitatea; însoțitorul progresului, libertatea; simbolul lui, electrificarea, iar adevărata sa manifestare, viteza ». Căci viteza nu reprezintă o simplă aspirație faustiană desprinsă de finalitate practică, ci dimpotrivă, o entitate strîns legată de nevoile sociale și economice, un mijloc de creștere a producției materiale, o condiție a creării civilizației timpului liber. Obținerea unor cantități sporite de bunuri de consum pe calea supraproducției, presupune mărirea vitezelor de prelucrare a proceselor din sfera producției economice prin introducerea tehnologiei complexe, care în afara electrificării totale, cuprinde automatizarea, telecomenzile, calculatoarele și dispozitivele electronice cu măsură și control, comanda prin programare a mașinilor unelte, a aparatelor și a mecanismelor, etc.

În ce măsură însă omul este înrîurit în alcătuirea sa lăuntrică, fiziologică și psihologică, de dezvoltarea nestăvilită a creșterii vitezelor? Ce urmări sau ce limite pentru echilibrul biologic, moral și intelectual al ființei omenești implică accelerarea vitezelor de producție sau de deplasare în spațiu? Conștient de imensa responsabilitate morală ce revine savantului în epoca noastră, Albert Einstein avertiza pe oamenii de știință, chiar de la sfîrșitul primului război mondial, că « ... grija față de om și de soarta lui trebuie să constituie întotdeauna un interes principal al oricăror eforturi tehnice. În mijlocul diagramelor și ecuațiilor voastre nu-l uitați niciodată pe om ».

În linii mari, dar numai pînă la un anumit punct, s-ar putea spune că fiziologia comandă psihologia. Procesul de producție care este construit exclusiv

pe baza capacității adaptative a omului, se lovește de mărginirea firească a fiecărui organism. Vitezele enorme ale desfășurării multor procese legate de tehnica modernă cer omului reacții extrem de rapide. Astfel operatorul de la un laminor de șine dintr-o uzină metalurgică neautomatizată, trebuie să efectueze într-un minut pînă la o sută de mișcări cu miinile și picioarele pentru a acționa pîrghiile care comandă valurile. În condiții de și mai mare încordare e obligat să acționeze, de exemplu, pilotul unui avion supersonic unde întîrzierea reacției de răspuns cu 1/3 dintr-o secundă, poate determina o abatere a aparatului cu cel puțin o jumătate de kilometru de la traiectoria stabilită. Promptitudinea reacției atinge limite de neimaginat la cosmonauți în cazul defectării sistemelor de telecomandă de pe pămînt, cînd sînt nevoiți să execute singuri anumite manevre la o viteză a vehiculului spațial de 7,9 km/secundă, așa cum s-a întîmplat cu cosmonautul american Glenn.

Studierea unor procese psiho-fiziologice atît de complexe a trezit la viață în ultimul deceniu o nouă ramură a științei legată de psihologia muncii, intitulată « psychology engeneering » al cărei studiu urmărește tocmai interrelația specifică dintre aptitudinile individului și cerințele cu care îl confruntă tehnica contemporană. Parametrii înalți ai proceselor dirijate supun unor solicitări tot mai intense funcțiile senzoriale, intelectuale și motorii ale organismului. De aceea specialiștii și-au pus pe drept cuvînt întrebarea dacă tehnica actuală a vitezelor nu se apropie de limita cînd cerințele ei ar putea să depășească posibilitățile fiziologice și psihologice ale omului. Fără îndoială, soluția poate fi găsită în automatizarea totală a proceselor de producție, deși nu toate genurile de muncă își pot găsi rezolvarea firească prin automatizare. Dar chiar și automatizarea nu înlătură cu desăvîrșire caracterul încordat al muncii, căci supravegherea vitezelor mari și foarte mari, transferă, de fapt, centrul de greutate de la funcțiile motorii la cele senzoriale și intelectuale. Psihologia tehnicității de care s-a amintit, ca și alte ramuri de știință conexe, se străduiesc, ca atare, să găsească soluția unor astfel de probleme, nu numai în studiarea resurselor organismului, dar și în introducerea calculatoarelor electronice, a ordinatorilor, acești auxiliari ai gîndirii umane, capabili să îndeplinească cele mai complexe operațiuni și să sintetizeze un uriaș material informativ. Căci deși gîndirea umană are capacitatea să realizeze aproximativ 20—30 operațiuni pe secundă, « mașina » omenească apare totuși lentă, slabă și greoaie în raport cu vitezele tot mai sporite din viitor. Nu e deloc surprinzător, de ce fantezia multor autori a imaginat roboți electronici perfecționați, care necunoscînd oboseala și avînd o viteză de reacție enormă, elimină în cele din urmă pe creatorul lor. De altfel, ideea distrugerii omului de către roboți — expresie a unui antropomorfism naiv — nu e nouă. Ea a apărut chiar în decursul primei revoluții industriale, în 1818, cînd a căpătat o întrupare simbolică în omul mecanic, faimosul Frankenstein, care răzvrătindu-se împotriva creatorului său a provocat panică și moarte.

Plasticitatea organismului uman oferă însă posibilități de studiu și mai evidente în cazul vehiculelor de mare viteză de deplasare. Cînd a fost introdusă locomotiva cu aburi, oamenii de știință din vremea respectivă, fiziologi și psihologi, au fost unanim de părere că omul nu va putea depăși viteza de 40 de kilometri pe oră, fără să resimtă seriosă tulburări organice. Adaptarea ființei umane la viteze surprinzător de înalte, cum a fost cazul avioanelor supersonice sau cu vehiculele spațiale, a dovedit eroarea profundă a psiho-fiziologilor de odinioară. Experiența practică confirmată de altfel de cercetările experimentale din laborator — arată că oricît de mare ar fi accelerația imprimată unui vehicul ce se deplasează cu viteză uniformă și rectilinie, omul nu percepe viteza propriu-zisă în

absența punctelor de reper, ci numai demarajul, virajele, accelerația sau frînarea bruscă.

Dar viteza nu înseamnă numai un raport cantitativ între dimensiunile spațiului și unitatea de timp în care este parcurs, ci presupune și o transformare calitativă a felului nostru de a fi, de a privi universul și manifestările lui într-o perspectivă cu adevărat dinamică. Supusă unei asemenea interpretări, realitatea vieții cotidiene capătă aspecte neașteptat de vii, de inedite. Febra universală a accelerării proceselor materiale, nu putea să nu aibă o înfrunzire profundă asupra celor mai diverse fenomene legate de conștiința socială, ca moravurile și arta, știința și sportul, spiritul de urbanizare ca și migrațiile turistice, variațiile modei ca și pasiunea întoarcerii la natură.

O astfel de schimbare a devenit și mai evidentă o dată cu pătrunderea autoturismului de mic litraj în existența cotidiană a majorității semenilor noștri din țările puternic industrializate, producându-se un adevărat seism în viața colectivităților respective. Se poate aprecia că mașina personală a adăugat parcă o nouă dimensiune omului contemporan, creîndu-i noi deprinderi și trăsături psihologice « sui generis ». Căci deplasarea rapidă înseamnă viteză, adică plăcerea insinuată și perfidă a acceptării unui joc pe care oricine e ispitit să-l practice. « Mai repede ! Mai repede ! » strigă eroina lui Lewis Carroll, autorul celei mai citite cărți pentru tineret din lumea anglo-saxonă : « Alice în țara minunilor ». Gustul pentru viteză reprezintă, ca atare, un stimulent cu care, din nefericire, ne obișnuim destul de repede, încît sîntem nevoiți, asemenea toxicomanului să mărim treptat doza, să supralicităm, dacă voim să păstrăm inalterate virtuțile efectului excitant.

Dorința de a cere automobilului un randament tot mai crescut prin calități tehnice sporite din punct de vedere al vitezei și stabilității, e neîndoios o condiție a progresului, dar nu rareori izvorăște din teama de a nu cădea în desuetudine, în rutină, de a nu fi subapreciați și depășiți de semenii mai temerari. Există cu alte cuvinte o competiție a vanităților, un fel de snobism al tehnicii, care se manifestă printr-un cult purtat vitezei, într-un domeniu ce se susține aproape exclusiv prin emulație și noutate. Prin intermediul autoturismului mic — aproape 100 milioane în vremea noastră — vasta industrie de automobile a introdus în sfera de preocupări a omului modern, noi coordonate. O adevărată geografie turistică bazată pe o rețea complexă de benzi și volute rutiere, betonate, etajate și supraetajate care se înoadă și se desfac în trefle, inele și alte forme geometrice, prezența de centre hoteliere și de tot felul de facilități create pentru o societate de consum avidă de pitoresc și mobilitate, a transformat în bună măsură fizionomia peisajului urban. Căci orașele actuale, concepute la originea lor după pasul omului sau al animalului de povară, nu sînt croite pentru a suporta intensă circulație auto, care tinde către viteze tot mai mari. Se creează astfel situația paradoxală că un automobil de 80—100 cai putere circulă în centrele urbane aglomerate la o viteză inferioară aceleia cu care se deplasau în urmă cu un secol trăsurile de piață. De fapt, nu mijloacele de transport în comun cu tracțiune auto reprezintă obstacolul principal în circulația citadină, ci cantitatea din ce în ce mai mare de automobile particulare, care în unele orașe — cum este cazul Parisului — au întrecut suprafața totală a străzilor. Așa se explică de ce omul din marile orașe a pierdut disponibilitatea pietonului ce ar voi să hoinărească în voie. E o crudă realitate a vremii noastre, care interesează atît pe sociolog, cît și pe psiholog. Dar problema pare gravă nu numai din punct de vedere al vitezei și dificultății circulației, ci și din acela al securității vieților omenești, amenințate de numărul sporit de accidente — astăzi, a

treia cauză de mortalitate în lume — ca și de aerul viciat de gazele de eșapament.

Cunoscutul critic de arhitectură și urbanism din S.U.A., Lewis Mumford, într-un eseu intitulat « Babel în Europa », scria că urbanistii și edilii europeni sînt tot atît de reticenți ca și cei americani, în a trata problema automobilului în singurul fel « care l-ar împiedica să facă viața orașului la început de nesuportat și la urmă imposibilă ». Soluția pe care o preconizează autorul american presupune nu numai o curajoasă și viguroasă îmbunătățire a transportului public în cadrul orașului, dar și organizarea tramei stradale concomitent cu restrîngerea accesului autovehicolelor atît în centrul comercial, cît și în cartierele de locuințe, facilitind astfel mișcarea pietonilor. Mumford întvede posibilitatea creării de automobile de dimensiuni reduse, numai pentru uz urban, alimentate de preferință cu energie electrică printr-un sistem de baterii eficiente, paralel cu reamplasarea industriei metropolitane, a birourilor administrative și comerciale în subcentre mai îndepărtate, spre a favoriza o circulație continuă în dublu sens, în locul marelui flux ce are loc numai într-o singură direcție — adică spre centrul orașului ziua și refluxul în sens invers, seara.

Facilitat de prezența automobilului personal, nomadismul actual bazat pe instituționalizarea timpului liber, constituie pentru zeci de milioane de persoane, un prilej de a-și canaliza propria disponibilitate spre țeluri precise, care să răspundă tendințelor profunde de mișcare ale fiecărui ins mînat de curiozitatea de a se instrui, de a stabili contacte cu locuri și ființe necunoscute, de a acumula cît mai multe impresii cu puțință într-un răstimp scurt, sau de a încerca o firească întoarcere în mijlocul naturii în scop recreativ.

Diversitatea senzațiilor ca și ritmul accelerat care și-a pus pecetea pe actualul stil de viață, lasă impresia unei trăiri pe tot mai multe planuri. Și într-adevăr, comunicarea cu un univers atît de variat, de caleidoscopic, dilată nespus de mult timpul psihologic al fiecărui ins. Din cauza aceasta se produce un decalaj, o lipsă de concordanță între cronologia subiectivă, aceea a trăirii interioare și durată obiectivă a timpului matematic înregistrat de filele calendarului. Se creează astfel iluzia că într-un răstimp relativ limitat, parcurgem o viață mai îndelungată, că diferite existențe se succed cu repeziciune în decursul uneia singure. Sentimentul nemărturisit al trăirii multiple, ne incită ca atare la deplasare, la vagabondajul turistic, la fuga după cît mai variate impresii și senzații și în ultimă instanță după viteză. Căci viteza înseamnă, de fapt, un protest înconștient împotriva imobilității, a inerției, a dispariției noastre fizice, atunci cînd nu constituie un simplu succedaneu al spiritului de revoltă față de uniformitatea, de stereotipia vieții zilnice. Poate că tot în această direcție ar trebui căutată și explicația pasiunii actuale pentru sport, considerat sub latura cultului recordmenilor sau al performanței care capătă pentru anumiți amatori importanța unui adevărat fetiș.

Epoca noastră ale cărei trăsături Goethe le anticipase în linii mari, denumind-o cu un epitet atît de pitoresc, ca « velociferică », și-a găsit expresia simbolică supremă în cinematograful și televiziune. Într-adevăr, nici un alt mijloc de comunicare artistică nu reușește să redea cu atîta fidelitate cinetica lumii exterioare sau fluxul și simultaneitatea stărilor de suflet din lumea interioară ca marele și micul ecran. Iată de ce și unul și altul înseamnă pentru sute de milioane de spectatori o fereastră deschisă spre un al doilea univers, impalpabil și totuși real, care prin limbajul uzual și puterea de sugestie specifică imaginii în mișcare, le permite să evadeze într-o lume mai vastă și mai variată decît aceea a propriei lor existențe.

Dar ochiul planetar al cinematografului și televiziunii, definit prin cei doi termeni-cheie, imaginea și mișcarea, nu poate fi conceput decît asociat cu o

anumită dimensiune a vitezel. Fără intervenția vitezei, adică a succesiunii imaginilor într-o unitate de timp corespunzătoare fiziologiei ochiului omenesc, unui anumit prag de percepție a retinei — în care mișcarea descompusă și detaliată în imagini fixe se transformă în continuitate — am fi rămas și astăzi la lanterna magică și praxinoscop, acești strămoși ai celei de-a șaptea arte.

Dinamica etapei pe care o străbătem nu putea să nu aibă repercusiuni profunde și asupra culturii, artei și științei. Dacă în presă asistăm la triumful anchetelor, al raidului, al telegramelor succinte, dar mai ales al lansării cu atîta succes a ilustrației persuasive ce se adresează ochilor, o serie de periodice de largă circulație recurg la rîndul lor la « informarea » publicului prin extrase sau rezumate sub formă de pilule ce și-au găsit în « digest » realizarea ideală. În graba generală, tot mai puține persoane — exceptînd pe specialiști — recurg la surse, la opera originală, preferîndu-se schelele, informarea pasivă din a doua mînă în locul unei cunoașteri active și autentice.

Spre deosebire de lungile poeme de altădată, poezia tinde să se miniaturizeze. Stihurile evită tot mai mult muzicalitatea rimei socotită un vestigiu dulceag și recurg cu insistență la o prozodie directă dar insinuantă, ca ritmul sacadat și tînguit al ghitarelor electrice. Sub imboldul imprimat de caracteristicile secolului, stilul narativ tinde să elimine metafora sau ornamentele inutile, devenind concis, adesea violent și argotic. Verbalismul dialogurilor sau anecdotica scenelor amoroase din vechile romane s-au volatilizat, făcînd loc unei analize sobre desfășurate într-o durată de timp extrem de redusă. Așa, de exemplu, amplul roman al lui James Joyce, *Ulyse* — această alegorie a *Odisseei* transpusă pe plan modern — se petrece în decursul unei singure zile, iar o bună parte din *Condiția umană* a lui André Malraux numai în cîteva ore. Folosind o tehnică personală, bazată pe procedee cinematografice, scriitorul american John Dos Passos a reușit în unele din romanele sale, ca *Manhattan Transfer* sau *Paralela 42*, să transpună acțiunea pe diverse planuri a căror cinetică sugerează trăirea personajelor, simultaneitatea sentimentelor, accelerarea situațiilor.

În multe alte lucrări, intriga se desfășoară într-o alură vertiginoasă ca în cazul ficțiunilor polițiste, de aventură sau de anticipație științifică, răspunzînd gustului unui public numeros ahtiat de viteză și de savoarea faptului divers. Alte opere însă, avînd un suflu larg și preocupări de analiză, abordează viața introspectivă printr-o optică psihanalitică sau relativistă, cu sulșuri și coborîri abrupte, cu un sens al gradației dramatice ce ține cititorul în alertă, așa ca la scriitorii William Faulkner, Truman Capote, Lawrence Durrell — acești cosmonauți ai spațiilor interioare.

În preocupările și tematica prozatorilor moderni se simte în mare măsură interesul pentru vehiculele de transport, aceste generatoare de viteză, care influențează și nu rareori determină psihologia personajelor. Există o întreagă literatură de ficțiune în care transatlanticul, sleeping-carul, avionul, sau automobilul se bucură de o atenție deosebită, constituind nu numai decorul dar chiar și sursa reacțiilor psihologice complexe.

Ca un protest împotriva staticității și pasivității contemplației, în pictură s-a afirmat tot mai mult simbolismul plastic, grafismul, orchestrarea de linii și culori, cu predominanța elementului dinamic. Tendința mișcării în artele plastice și-a găsit expresia tulburătoare în școala americană contemporană, în tablourile cinetice ale lui Frank Malina, de pildă, ce sugerează viteze astrale și ritmuri cosmice, dar mai ales în acel curent denumit « action painting », pictură a gestului, a rapidității, întruchipată de maniera atît de personală a lui Jackson Pollock. În efortul său de reînnoire, artistul a folosit o tehnică neobișnuită și anume procedeul « dripping », adică al stropirii, al aruncării culorilor de la distanță sau a picurării pastei fluide orin

vase găurite. Obsedat de dorința de mobilitate în timpul creației, așa cum a declarat nu numai o dată, Pollock obișnuia să fixeze tabloul pe parchet «ca să se poată plimba în jurul cadrului, a-l aborda din cele patru laturi spre a intra cu desăvîrșire în lăuntrul lui ».

Psihologia vitezei e demnă de urmărit și în arta coregrafică a ultimelor decenii, unde atît soliștii cît și baletul regăsesc firescul, puritatea mișcării spontane, fără să mai recurgă la reproducerea mecanică și imitativă a sunetului din baletul clasic. Acrobația, gesturile ritmice, furia pantomimei dansate reproduc spectacolul vieții de toate zilele în care mișcarea și viteza reprezintă elementul cel mai caracteristic dacă nu cel mai seducător. La rîndul lor, muzicienii, revizuind mijloacele de expresie tradiționale au căutat să reflecte climatul epocii actuale, febra universală a vitezei și instabilității. Prin importanța primordială acordată ritmului și folosirea chiar abuzivă a sincopiei în fantezia deslănțuită a jazz-ului, introducerea sistemului dodecafonic al lui Schoenberg, a muzicii concrete etc., polifonia muzicală contemporană cunoaște adevărate surprize de invenție sonoră.

N-au rămas în afara tendinței generale de a-și reconsidera concepția și metodele, în raport cu structura epocii actuale, nici filozofia și nici știința. Filozofii de factură idealistă s-au îndreptat spre sistemele intuiționiste și eclecticice, sau spre doctrinele existențialiste și voluntariste, unde primează elementul fluid și instabil al existenței ca și noțiunea dinamică a destinului.

În știință referatele și comunicările devin tot mai concentrate, mai laconice. Spre a cita un exemplu clasic, lucrările lui Einstein cuprind într-un număr redus de pagini studiile lui geniale cu privire la teoria relativității sau la raporturile dintre gravitație și electromagnetism. În dezvoltarea științelor se admiră precumpănitor concepțiile și metodele dinamice în dauna celor statice și descriptive de altădată. Spre a ne referi la un singur exemplu, din medicină, introducerea patologiei funcționale, a roentgen-cinematografiei medicale în scop diagnostic sau de cercetare ca și utilizarea atomilor marcați, în vederea urmăririi proceselor metabolice, constituie un triumf al orientării dinamice în știință.

Desfășurarea trepidantă a existenței cotidiene a influențat chiar și moravurile care suferă sub ochii noștri o curioasă metamorfoză. Politețea se estompează sub influența eroziunii permanente a grabei, a instabilității, a vitezei. Relațiile dintre bărbați și femei se simplifică tot mai mult, uneori pînă la schematism și desfigurare. Multe aspecte și formule de viață apar desuete și ridicole; corespondența sentimentală, de pildă, pare absurdă în ochii unei generații care folosește în exclusivitate telefonul. Aspectele vestimentare s-au redus la strictul necesar și tind să se miniaturizeze cît mai mult sub influența concepțiilor naturiste, dar mai ales a lipsei de timp. Referindu-se la grotescul rochiilor demodate, Paul Morand observa undeva cu umor că dacă în 1890 o femeie purta pe ea douăzeci și două de piese vestimentare, în vremea noastră acestea s-au redus la strictul necesar.

Dinamismul frenetic al perioadei actuale nu a cruțat nici sfera sentimentelor umane care s-au orientat după noi linii de forță. Dacă pe vremea lui Stendhal una din eroinele sale mărturisea cu candoare că în ecloziunea dragostei vede șapte etape diferite ce trebuiau parcurse pe îndelete pînă la pasiunea plenară, un personaj lui Montherlant din lumea sportului, nu are nevoie nici de șapte minute spre a străbate întregul itinerar sentimental: « Niciodată, niciodată ca în clipa asta — spune eroul respectiv — n-am avut atîta nevoie de tine! Ah, recunosc cu înfiorare pe chipul tău semnele aceleiași turburări pe care mi-o provocai tu mie. Nu mai adăuga nimic ! Ai acceptat. . . Îmi placii, ești a mea și te voi avea cu orice preț ». De asemenea, persiflind nerăbdarea caracteristică vremii noastre, același autor comentează cinic, dar nu lipsit de umor, mutația sentimentală a personajelor create de Choderlos

de Laclos, autorul romanului *Legăturile periculoase*: « Soția președintelui de Tourvel când cedează este tot soția președintelui de Tourvel, mai puțin șase luni de așteptare, adică de uzură lentă; vă rămîne să apreciați dacă în astfel de condiții mai merită să încercați ».

Nu e oare semnificativ pentru evoluția pe plan sentimental, pentru structura sufletească a unei bune părți din lumea contemporană, că cel mai mare analist al secolului, Marcel Proust, a pus senzația la temelia relațiilor psiho-afective? Senzația, adică ceea ce percepe simțurile, elementul fugace, efemer, înregistrat de personalitatea umană la un moment dat. Prin aceasta s-a risipit ca fumul mitul duratei veșnice a pasiunii, atît de scump romanticilor, căci femeia căreia i-ai jurat fidelitate astăzi, nu-ți va mai place mîine. Nu e vorba aici de motivația instinctuală a iubirii, ci de discontinuitatea sentimentelor pe planul conștiinței afective, de neputință persistenței, a garantării duratei lor. Problemă gravă dacă ar fi să dăm crezare lui Proust, căci ridică numeroase obiecțiuni. Din această tragedie a instabilității, a solicitării omului în multiple direcții, decurg intermitențele inimii și dezintegrarea eului — problemă centrală în opera lui Proust — căci eul presupune tensiune și persistență care ar ucide senzația. Dialectica iubirii în concepția proustiană reflectă într-o manieră subtilă caracteristicile variațiilor eului într-o epocă supusă fugii după un minut pierdut, cînd ființa omenească devine sclava surprizelor propriiei ei afectivități.



Puține noțiuni au fost atît de aprig desbătute și controversate în ultimele decenii ca acelea referitoare la viteză, legate bineînțeles de conceptul de progres și de relația om-mașină. Și totuși, atît apărătorii fervenți cît și inamicii ireductibili sau camuflați ai tehnicismului modern, cu corolarul ei fireesc, viteza, recunosc în unanimitate că destinul individului ca și acela al marilor comunități umane din perioada actuală, e condiționat de răspunsul care se va da acestei probleme cu semnificații atît de profunde.

Frămîntați de tendințe contradictorii, mulți cîrturari manifestă o atitudine ambivalentă față de tehnica vitezei. Fascinați de cuceririle care le asigură confortul și le fletează imaginația, ei se tem totuși de incertitudinile, de surprizele și necunoscutele pe care le rezervă această forță în continuă dezvoltare. Dar așa cum o carte nu constituie un simplu obiect material elaborat și meșteșugit, ci ecoul, prelungirea unui om în încercarea disperată de a comunica cu ceilalți, tot astfel și tehnica vitezei poate să fie secundă sau nocivă după felul cum înțelegem s-o folosim, după rolul pe care tindem să i-l atribuim în viața individuală și socială. Acest fapt apare astăzi cu atît mai necesar cu cît între construcția lumii materiale și arhitectura interioară a ființei umane, a personalității sale etice, există o serioasă discordanță. Devenind mai puternic și mai eficient în toate domeniile de activitate unde se face simțită dezvoltarea prodigioasă a tehnologiei moderne, omul contemporan nu manifestă calitățile etice corespunzătoare marilor schimbări petrecute în structura lumii actuale. Forța lui civică și morală nu e pe măsura puterii sale de stăpînire a naturii. Oare conștiința neliniștită a semenilor noștri trăiește, așa cum vor să ne încredințeze unii gînditori moderni ca Berdiaeff, Spengler, Mounier sau Heidegger, o tragică dilemă, dacă nu chiar o opoziție surdă față de tehnică și viteză? Nu cumva viteza, considerată în sensul cel mai larg al cuvîntului, nu și-a găsit încă o integrare firească în expansiunea spirituală și etică a individului, a cărui existență nu înseamnă simplă viațuire, ci posibilitatea de a se mișca într-o lume plină de vibrații, de poezie a spațiilor?

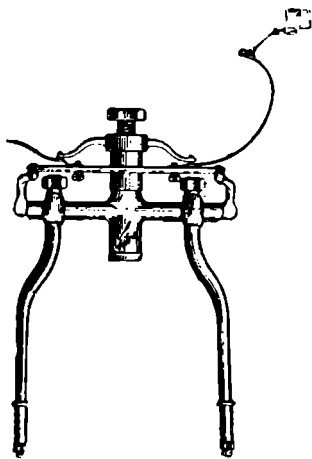
Făurită de efortul creator al tuturor acelor care cu geniu sau cu neîncetată rivnă și sacrificiu au elaborat cuceririle suprinzătoare ale tehnicii vitezelor actuale, societatea omenească nu va putea să-și îndeplinească menirea decît impunîndu-și anumite

îndatoriri și constrângeri. Sintem încă departe de a fi asimilat obligațiile care decurg din sistemul de viață și moralitate generat de civilizația vremii noastre. Faptul că unii contemporani folosesc puterea tehnicii și vitezei spre a degrada și a servi pe semenii lor și aceasta chiar la nivelul marilor grupuri sociale, nu înseamnă numai că ei operează cu categoriile trecutului, care exaltau voința de putere, dar că săvîrșesc și o gravă confuzie între concepte. Căci progresul vitezei reprezintă numai un mijloc, pe cînd progresul moral înseamnă un țel, o desăvîrșire a spiritului presupunînd o profundă asimilare a culturii. Evident, există interferențe între aceste noțiuni, dar nu în raport direct și necesar. Dacă progresul vitezei urmează o dinamică proprie și inexorabilă, nici morala nu rămîne statică. Totuși, progresul etic nu e spontan și nici inevitabil, ci indirect, prelungit și laborios.

Creșterea vitezelor mari caracteristică competiției tehnice pe plan universal și care nu îngăduie nici un răgaz, fiind o lege tot atît de ineluctabilă ca și aceea a gravitației în lumea fizică, ridică tot mai mult problema aventurii cosmice a omului. Va reuși omul să stăpînească forțele vitezei pe care le-a zămislit, sau asemenea ucenicului vrăjitor din cunoscuta baladă a lui Goethe nu-și va mai aminti cuvîntul magic care să domolească furia elementelor, să împiedice paroxismul ce duce la propria sa pieire? Respectul pentru efortul milenar al omenirii ca și înfăptuirile uluitoare ale etapelor pe care o străbate, întărește convingerea că așa cum geniul omului a reușit să elaboreze în decursul timpului legile vitezei, va reuși să le elaboreze și pe acelea ale păcii.

Nici un factor nu poate realiza vocația universală a ființei umane în asemenea măsură ca folosirea înțeleaptă a resurselor vitezei în domeniul deplasărilor, a mijloacelor audio-vizuale, a randamentului material etc. Dar este nevoie ca viteza — această feerie a lumii moderne — să devină aliata omului, să fie domesticită și adusă la scara sensibilității umane.

Poetul englez William Blake făcea remarca, aparent paradoxală, că numai excesul, sațietatea conduce la înțelepciune. Să nădărdum că psihologia vitezei se îndreaptă tocmai pe un asemenea făgaș.



Meditații metafizice pe tema

A U T O M O B I L

... și de asemenea, cel ce este
de sine mișcător este tocmai
sufletul...

ARISTOTEL, Topica 140 b 3

Telescopul aduce în prezent trecutul și depărtarea. Prin intermediul său, trecutul devine prezent. Luna de acum o secundă și galaxia care tocmai venise pe lume acum miliarde de ani se precipită în același punct unic și indivizibil al momentului prezent. Microscopul aduce la suprafață adâncurile substanței: prin intermediul său profundul devine simultan cu propria sa suprafață. Televizorul și radioul transportă în felul lor și ele depărtarea invizibilă pe ecranul dormitoarelor noastre. Dar în toate și cu toate acestea depărtarea rămâne departe și este prezentă doar prin intermediul simulacrului său: imaginea. Numai automobilul ne îngăduie să punem mîna efectiv pe ceea ce este departe, să intrăm de facto în posesia depărtării.

S-ar putea spune că tehnica, în ansamblul ei, constituie doar un instrument, un mijloc subordonat, și că în această ipostază nu ar fi decît o prelungire a organelor noastre de simț: ochiul pătrunde în trecut, văzînd invizibilul care se află altundeva; urechea aude și ea ceea ce este rostit în depărtări sau dincolo de ziduri, iar motoarele transportă corpul cu viteze inaccesibile pietonului; mașina-unealtă execută mai repede și mai bine munca, efectuînd operații de care poate mîna umană nici nu ste capabilă. Vedem astfel cum ființa se amplifică, se intensifică și se prelungeste. Dar, raportat la axa timp, mereu și tot timpul doar înspre trecut. Telescopul aduce în prezent trecutul cosmic, microscopul evenimentele din adîncul invizibil care au loc cel mult în prezent, radioul, televizorul, evenimentele care se propagă din trecut înspre prezent cu viteza finită a radiațiilor electromagnetice.

Dar cum poate fi prelungit ochiul să vadă nu numai adîncimile, ci și înălțimile, să aducă la nivelul suprafeței nu ceea ce este dedesubt ci ceea ce este deasupra, să contemple nu numai exteriorul ci și interiorul, să cerceteze nu numai pe altul ci și pe sine — să scruteze nu numai trecutul ci și viitorul?

Instrumentele tehnice nu sînt capabile să ne ofere asemenea prelungiri inverse și pseudopozii care tatonează incert reliefurile viitorului nu pot fi construite

nici din protoplasmă, nici din fier sau sticlă, ci plăsmuite din propria substanță noetică a gândirii. Privind în viitor gândirea se prelungește pe sine însăși cu sine însăși. Omul se depășește înălțându-se pe proprii săi umeri. Astfel apare pe ecranul prezentului, (care se reduce la un singur punct de dimensiune nulă) alături de prezent nu numai trecutul ci și viitorul. Conștiința de sine, sentimentul stării concrete a prezentului, se caracterizează pe sine ca «acum și aici»; dar aceeași conștiință, știind în sine ceea ce a fost și ceea ce va fi, știind și faptul că există și un *acolo*, face ca acest «acolo» să fie prezent tot în acel «aici». În conștiința momentului indivizibil al prezentului este deci prezentă întreaga traiectorie continuă și fără sfârșit a timpului liniar — depărtarea prezentă, viitoare, trecută. Conștiința este săgeata lui Zenon care zburind stă pe loc; ea este și fluviul lui Heraclit, care imobil, identic cu sine pe tot parcursul nu stă niciodată pe loc. Eul autonom, cel ce se definește prin aceea că se știe pe sine de sine stătător — este și sufletul, unicul lucru de sine mișcător.

Previziunea a existat din totdeauna, cel puțin ca o tendință. Întii sub formă de clarviziune magică, apoi ca profeție, ulterior ca roman, fantezie și ficțiune. Proorocirea — secularizându-se sub forma unui gen literar, tinde astăzi, cel puțin parțial, să devină o meserie, un procedeu sistematic care uzează de instrumentele științei. Previziunea își are și ea istoria ei, și prezentul nostru are privilegiul de a fi fost și el obiectul unor previziuni, atât în privința realizărilor tehnice cât și a celor social-etice. Ni se oferă astfel și în această privință, ocazia unei confruntări cu noi înșine, deoarece viitorul a devenit între timp prezent și chiar trecut.

Aruncînd o privire oricît de superficială asupra previziunilor istorice efectuate în trecut asupra viitorului de atunci — prezentul nostru de acum — putem spune că așteptările au fost cu mult depășite — dar în două sensuri diferite.

Fericirea umană reală pare să fie încă și acum de domeniul oniricului. Speranța înaltașilor noștri, că oamenii secolului nostru vor trăi în pace și vor fi scutiți de corvezile grijilor pare să fie încă departe de realitate. Nu vreau să spun că nu am fi realizat nici un progres în această privință, dar progresul este mult mai modest decît cel prevăzut. În schimb, în domeniul realizărilor tehnice aș putea să spun că au fost depășite toate închipuirile și toate speranțele. Previziunile făcute în antichitate, în timpul Renașterii, în secolul luminilor, în secolul XIX cu privire la tehnica viitorului, par niște încercări palide și lipsite de imaginație față de ceea ce s-a realizat de fapt. Inventarul invențiilor diabolice pe care intenționa să le realizeze Doctorul Faust, în drama lui Marlowe, este o descriere cît se poate de modestă a unor instrumente tehnice primitive și de mult depășite: pod de fier pe Tamisa, un automobil, un tanc, un fel de televizor.

Am putea spune: realitatea a depășit fantezia, sau cu Jules Verne: «știința a depășit imaginația». La o analiză mai atentă, aceste expresii se dovedesc a avea însă un sens oarecum opus celui sugerat de o primă audiență. Realitatea care depășește fantezia este realitatea tehnicii, o realitate creată de om, și «știința care depășește fantezia» este de asemenea ea însăși știința lucrurilor imaginate de om. Ar fi deci mai corect să spunem că atunci cînd cosmonautica științifică depășește închipuirile lui Jules Verne, atunci cînd tractorul care ară astăzi ogoarele noastre depășește imaginea tractorului visat de artiști, de fapt imaginația a depășit imaginația, fantezia a depășit fantezia.

Pentru că tehnica nu este o simplă prelungire a organelor noastre de simț. Ea nu constituie numai, și nu constituie înalte de toate un mijloc subordonat, ci un scop, și anume *obiectul și scopul creației umane*. Prolungindu-și organele de simț, omul, de fapt, se construiește pe sine însuși, adăugîndu-și sie propriile

sale creații. Tehnica nu este rezultatul îmblinzirii forțelor naturii și punerea lor în slujba omului, ci invers, o îmblinzire a omului — a forțelor naturale ale creativității umane care se pune ea în slujba naturii, deoarece ea îi oferă naturii lucruri pe care natura lasată singură, fără intermediul conștiinței umane, nu ar putea să le producă niciodată. Omul se pune astfel în slujba naturii, dăruindu-i din ceea ce este al său propriu: macromoleculă și sateliți artificiali, protoni negativi și anticobalt, trandafiri și grape-fruit, stilouri, ochelari, roți cu sau fără dinți, mașini-unelte, chibrituri, case, televizoare și desigur automobil. Toate acestea — părăsind universul gândirii, unde au fost zămislite și imaculat concepute — iau naștere și vin pe această lume materială a naturii date, sosind dintr-o altă lume, din cealaltă lume, din unica lume realmente opusă universului substanței materiale: universul concepției, al conceptului, al gândirii, al fanteziei, al visului — al creației.

Diferită prin substanța ei noetică de cea fizică — opusă naturii — deoarece conține lucruri ce nu se află în natură și care pentru producția naturală sînt imposibile, exterioară ca subiect față de obiect — conștiința îi aparține totodată organic acestei lumi naturale și îi este interioară ca propria sa conștiință, ca propriul său eu.

Natura lasată singură se supune peste tot unor legi de conservare: ea nu poate crește (credem) în privința cantității de substanță materială și energie: nu se poate construi un perpetuum mobile de ordinul I; cantitatea de dezordine — entropia oricărui sistem închis — crește mereu: nu se poate construi un perpetuum mobile de ordinul II.

Spiritul este opus naturii, deoarece nu se supune acestor legi de conservare. Și putem adăuga: din fericire, deoarece orice coerciție conservatoare înseamnă o limitare, o plafonare imanentă și spiritul este elementul progresului în stare chimică pură. Or progresul este progres numai dacă este o înaintare, neîngrădită de absolut nimic, în acumularea valorilor noi. Un pas înainte făcut în prezent pe un drum care se termină în viitor într-o fundătură nu aparține traiectoriei progresului. De aceea progresul nu poate fi definit în mod corect decît prin recurență *la* și *prin* sine însuși: progresul este ceea ce face posibil progresul ulterior. Or numai spiritul este capabil de progres, adică de avansarea care poartă în sine nesfîrșitul și nelimitatul. Fără spirit natura rămîne închisă în sine ca un melc care nu iese din cochilia lui. Numai datorită spiritului natura poate fi depășită. Progresul este legat în mod esențial și inalienabil de prezența spiritului în univers.

Din punct de vedere al etimologiei termenului de *auto-mobil*, nu este fără interes să observăm că acest nume a fost introdus de anticî pentru a defini cu el spiritul: spiritul — spre deosebire de substanța somatică, este elementul care se mișcă de la sine; elementul dotat de *auto-kinesie*. Spiritul este acela care se mișcă de la sine, care se transportă pe sine, în sine și de la sine fără să aibă nevoie de un agent care să acționeze din exterior asupra lui.

Desigur termenul de *mișcare* trebuie înțeles aici în sensul multiplu al expresiei antice: deplasarea mecanică dar și metamorfoză calitativă care transformă negrul în alb, neștiutul în știut, vara în toamnă, tînrul în bătrîn, iraționalul în rațional, imposibilul în posibil, irealul în real, visul în viață.

Capacitatea automobilității lipsită de inerția conservatoare, cu care este dotat spiritul, îl caracterizează pe acesta în opoziție cu tot restul obiectelor lumii, și privită prin prisma părții materiale a universului, această capacitate apare ca un miracol, ca realitatea imposibilității însăși. Dar acest miracol constituie o realitate naturală tot atît de palpabilă și de concretă ca și așa numitele « fenomene ale naturii ». S-ar putea ca « bărbații întunecați » cărora Ulrich von Hutten le

adresa Epistolele sale atemporale, să se rebifeze împotriva unei asemenea afirmații — dar, ca întotdeauna, ei nu ar face decît să protesteze împotriva unei realități și să nege faptele înseși.

Chiar biosfera, raportată la domeniul pur mineral al existenței, prezintă anumite particularități paradoxale, cu aspect de miracol. Așa este înainte de toate fenomenul *emergenței* — nesupunerea față de cea de a doua lege a termodinamicii: biosfera este caracterizată printr-o creștere, o acumulare permanentă a neg-entropiei, a cantității de informație, prin producerea unor structuri de ordine din ce în ce mai complexă, prin realizarea efectivă a unor evenimente din ce în ce mai puțin probabile, ba chiar a unor stări în realizarea cărora dispune *a priori* de o probabilitate practic nulă. După cuvintele profesorului Monod, apariția vieții în domeniul anorganic echivalează cu realizarea lozului mare la loterie.

Dar dacă zoosfera este caracterizată prin realizarea improbabilului — *noosfera* este în schimb caracterizată prin realizarea imposibilului, a absurdului, printr-o împotrivire categorică, netă și permanentă față de legile naturii, o împotrivire față de necesitățile cauzale, față de constrîngerea efectuată de forțele conservatoare ale datului. Spiritul face și realizează ceea ce *nu* este necesar, ceea ce *nu* este normal, ceea ce este de-a dreptul ininteligibil, nemotivat de vreo cauză prealabilă, și absurd. Impunînd toate aceste noeme și fapte onirice înseși realității naturale, prin transformarea artificialului în natural, și a ne-necesarului în necesar. *Prisosul este mai bun decît necesarul*, spunea Aristotel; fără ceea ce este de prisos, se poate trăi, dar se poate trăi mai prost. Prisosul este un *lux*, s-ar putea spune. Depinde însă ce interpretare dăm cuvintelor *necesar și necesitate*. Ca o moștenire nefastă a secolului luminilor, necesitatea este concepută după chipul și înfățișarea mecanicii, ca o *constrîngere* care acționează *de la cauză la efect*. În aceste condiții prisosul și luxul sînt într-adevăr ne-necesare, deoarece ele nu pot fi deduse și motivate dintr-o necesitate prealabilă, dintr-o cerere materială a pieții, prezentă înaintea apariției răspunsului — a *mărfii* care oferă satisfacerea cererii de mult formulate. Dacă însă acceptăm că *progresul constituie o necesitate* — dacă nu în natură cel puțin în zoosferă, sau cel puțin în domeniul vieții sociale — atunci trebuie să-i atribuim și prisosului modalitatea de *necesitate*, deoarece progresul se realizează datorită și numai datorită acestui spor impus de o teleologie și nu de o necesitate mecanică. Omul a zburat întîi și foarte mult timp doar în vis. Avionul a coborît în realitatea materială din acest văzduh oniric. Automobilul nu a reprezentat la început nici o necesitate. Automobilul lui Heron din Alexandria este o jucărie infantilă, un amuzament neriesos, unicul său rost fiind să producă un mărunț efect de uimire. Nimeni — în nici un caz nici un om serios și cu atît mai puțin o piață de mărfuri lipsită cu desăvîrșire de simțul umorului și intolerantă față de orice frivolitate (afară doar de frivolitatea devenită ea însăși marfă) nu a avut nevoie de el. Au existat un milion de motive pentru care ideea putea și trebuia să fie abandonată; costisitoare experiențe puteau fi sistate. Și totuși s-au găsit mereu bărbați care au sacrificat timp, energie și bani pentru asemenea experiențe. Ei au fost priviți ca ființe anormale, nebuni, oameni care se ocupă cu vanități inutile și frivole, în orice caz oameni care nu sînt seama de realități, de necesitățile materiale, membri ai unui Club Lunatic, ființe absurde care vor să realizeze imposibilul, poate chiar absurdul și în orice caz inutilul. Și totuși ei nu au dispărut, nu s-au predat, nu s-au lăsat scufundați în oceanul necesităților cotidiene. Realizările lor: automobilul, avionul, televizorul — apar în fața noastră în postura unui elev prost crescut care nu stă cuminte în banca lui și vorbește, fără să fi fost întrebat de pro-

fesor, propunînd un răspuns pentru care în istorie a lipsit întrebarea prealabil formulată. Necesitatea de a poseda aceste obiecte ca marfă, a apărut abia după ce visul a devenit viață, anormalul normal, nebunia seriozitate — și datorită tocmai acestei metamorfoze. O dată apărute, toate aceste obiecte imagine și artificiale au devenit obiecte naturale, la fel ca fierul sau cărbunele; ele au devenit mărfuri necesare, vîndute și cumpărate pe piață, ca și piinea de toate zilele. Ne-necesarul s-a transformat în fața noastră în necesar, inutilul în util, jucăria infantilă și vană într-un obiect grav. Omenirea a optat, într-un cuvînt, pentru necesitatea ineluctabilă a prisosului: luxul s-a transformat în non-lux devenind o necesitate cotidiană la care nu mai putem renunța; din podoabă inutilă el s-a transformat și obiect de consum.

Tot așa precum tehnica, în ansamblul ei, este îndeobște considerată ca un instrument subordonat — instrument de cunoaștere sau de stăpînire a forțelor naturii — tot așa și spiritul, în ipostaza intelectului, este de obicei considerat ca un simplu instrument subordonat, ca un mijloc, și nu ca un lucru de *sine stătător*, ca ceva ce ar trebui să servească un scop exterior și nu ca însuși scopul care trebuie servit de altceva. În această relație spiritul este privit ca o peliculă fotografică, sau ca o oglindă, prin mijlocirea căruia omul trebuie să cunoască și cunoaște realitatea așa cum este ea. Spiritul este obligat în această ordine de idei să reproducă realitatea sub forma secundă a unor imagini sau sub forma unui discurs, el este obligat să servească realitatea existentă supunîndu-i-se și imitînd-o întocmai.

Fără îndoială că spiritul dispune și de această capacitate, și ca subiect al cunoașterii el este ulterior, întîiul dat fiind obiectul real. Obiectul dat primează aici și din punct de vedere al valorii: el este scopul cunoașterii și el joacă rolul principal, imaginea sau conceptul formate de subiect fiind secunde și subordonate. Privit sub prisma acestei capacități gnoseologice spiritul apare în fața noastră într-o postură degradată a unei servituți înșoșitoare. Menirea lui ar fi să fie fotografatul de curte al maiestății sale Realitatea, și s-o reproducă mereu sub forma unor imagini tehnice, în mărime naturală, dăruind astfel realității ceva de care ea nu are nevoie pentru că o posedă în original: dublul ei, în forma unei imagini.

În domeniul tehnicii se manifestă însă adevărata personalitate a spiritului ca noosferă autonomă care își fixează de acum singură propriile sale scopuri. Pentru că modul său de existență, sau mai precis modalitatea specifică în care spiritul trăiește se numește *creație*.

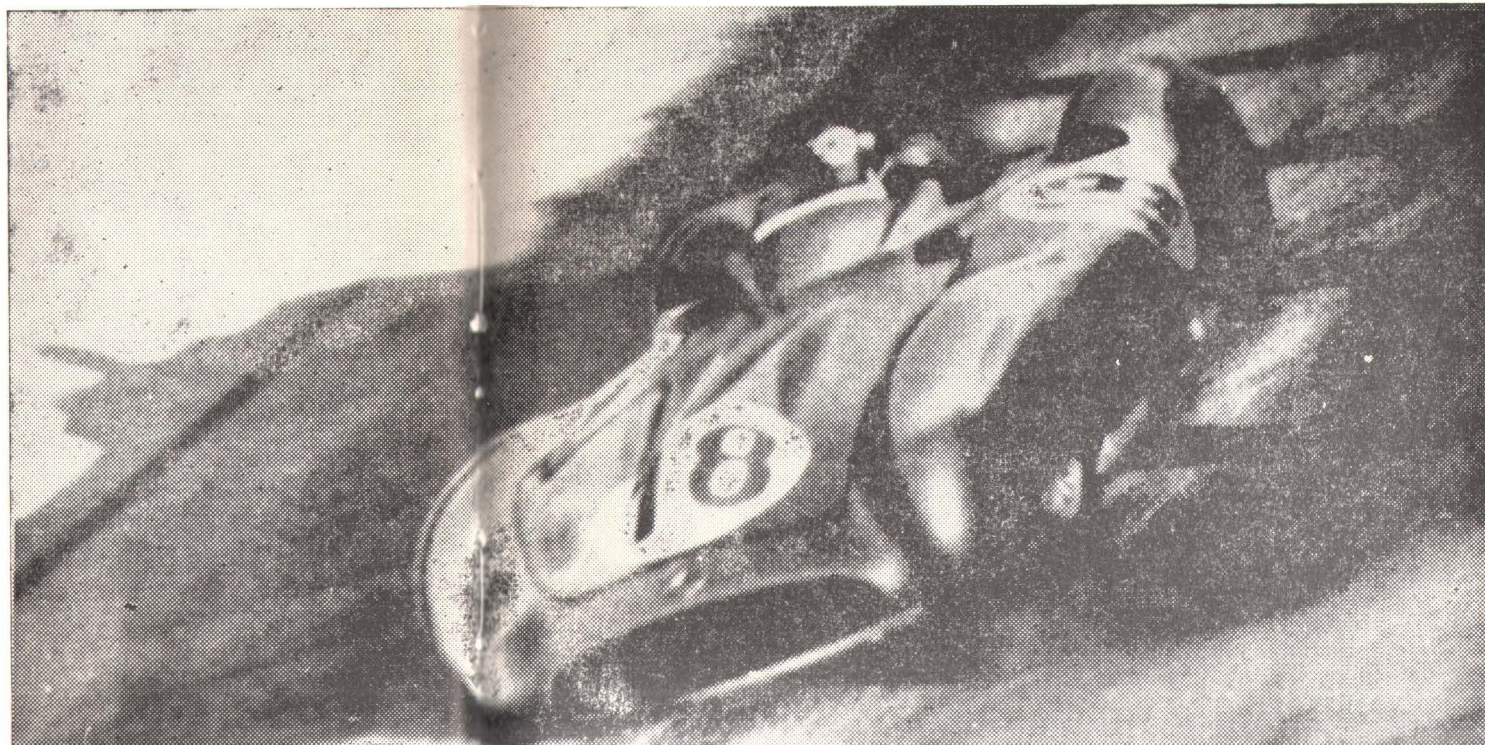
Totul se întîmplă *à rebours* în spiritul creator ca și în spiritul cunoscător al realității exterioare. În procesul creației imaginea este primă și precede obiectul: stiloul, carafa cu apă, catedrala din Chartres, locomotiva cu aburi, avionul, cio-canul de piatră, televizorul, automobilul apar mai întîi în gîndire și abia după aceea în realitate — și nu neapărat în mod obligatoriu. Obiectul este însă nu numai ulterior ci și secund din punct de vedere al valorii: automobilul fabricat din piese materiale este obligat să se acomodeze imaginii sale din capul artistului sau al inventatorului și astfel realitatea este obligată să reproducă imaginea, și nu invers. În științele naturii termenul de *adevăr* se acordă unei propoziții (respectiv unui concept) atunci și numai atunci dacă ea descrie realitatea dată, așa cum este ea. În procesul creației cunoașterea obiectului precede însuși obiectul și termenul de adevăr trebuie să i se acorde obiectului material, și anume atunci și numai atunci cînd realitatea, obiectul corporal al automobilului, reproduce fidel imaginea visată a mașinii. Îi revine acum realității să se pleze sub imperiul spiritului și de data asta ei îi revine de asemenea obligația să fie



adevărată: automobilul să fie un automobil adevărat, care corespunde întocmai conceptului său, și se supune întocmai definiției sale, reproducind cu fidelitate slugarnică propria imagine onirică. Omul nu este mașină. Dar mașina automobilă este însuși omul — omul în esențialitate sa ireductibilă — deci spiritul: automobilul este sufletul de sine stătător în ipostaza autoalienării, ceva din propria sa esență precipitat în exteriorul său, sub forma unui corp material. Dar la volanul mașinii stă spiritul și prin cheia de contact este purtat în interiorul motorului.

În cunoașterea obișnuită a fenomenelor naturii realitatea este absorbită de spirit și pătrunde în ea din exterior. Realitatea se înstrăinează de sine însăși dezbrăcându-și materialitatea și se transformă în substanța noetică, în obiect spiritual: oceanul și codrul o dată concepute devin efectiv concepte. În procesul creației, realizată de tehnică, spiritul este acela care se autoînstrăinează ieșind din sine și devenind realitate materială. Sub forma automobilului o bucată de spirit aleargă în fața noastră, încarnată în oțel și sticlă. Conceptul primar este prezent aici în fața noastră expectorat de spirit în lumea naturală, și așezându-se alături de celelalte obiecte din realitate, pietre, fluvii, flori — automobilul se prezintă de acum ca o realitate naturală care acționează asupra noastră: ni se oferă ca marfă, care ne servește, ne transportă sau ne strivește; se amestecă în viața noastră în mod liber.

Tehnica se înrudește astfel cu arta (și cu matematica) și nu este o întâmplare că numele grecesc de *tehne* a însemnat la început și arta propriu-zisă (cel puțin o parte a ei) și că termenul medieval de *ars* a fost utilizat mereu în această dublă



semnificație. Pentru că atât *arta* cât și *tehnica* sînt domenii pur spirituale, în sensul că ele sînt manifestări în două (respectiv în trei) domenii diferite ale aceleiași și unice activități autonome și exclusive a spiritului: creația. În corpul automobilului însuși spiritul este acela care apare încarnat într-o lpos-tază obiectuală: mașina este obiectul care, printr-o oglindire inversă, reproduce imaginea, dată ca factor prim în speculație.

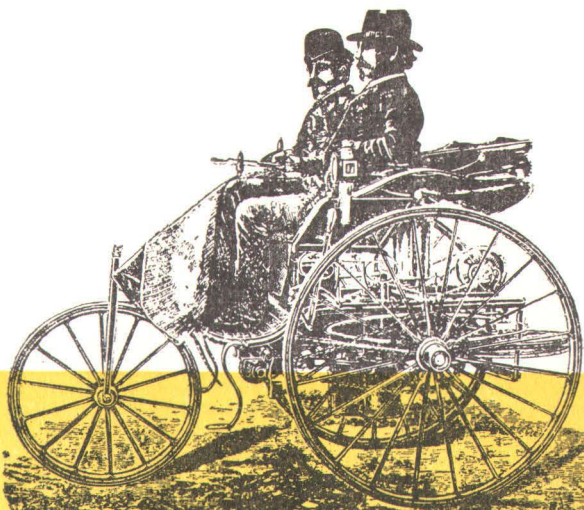
Pentru că spiritul este o oglindă și ca orice oglindă ea nu reproduce realitatea ci imaginea inversă a realității: dacă realitatea este o mină stîngă atunci în oglindă apare sub forma imaginii o mină dreaptă, care poate nici nu are existență; dacă realitatea este colorată într-un anume fel — oglinda proiectează în fața noastră o imagine, inexistentă în realitate, simetrică cu obiectul dat și colorată în culori complementare. Dacă realitatea este compusă din molecule organice orientate dextrogr — în oglindă apar imagini inexistente în realitate ale unor molecule levogire și dacă realitatea este construită din atomi, atunci în oglindă apare imaginea himerică a unor anti-atomi. Această oglindă capabilă să producă opusul imaginar al fiecărui obiect real, imagini care nu sînt congruente cu nici un obiect real prealabil dat — este acel *speculum* care poartă denumirea de spirit. Acest *speculum*, această oglindă speculativă nu îndeplinește însă numai funcțiunile prelungite ale reflectării pur optice; oglinda conștiinței este dotată cu virtuți magice deoarece ea este în stare ceea ce oglinda optică nu poate face, să expulzeze imaginea noetică și s-o iradieze afară în natura exterioară. Oglindirea magică este inversă deoarece aici nu obiectul preexistent se reflectă în oglindă sub forma unei imagini ulterioare, ci imaginea preexistentă este emanată în forma obiectului ulterior. În procesul creației « *le contre vient avant le pour* » (Picasso), non-existența și non-eul preced existența și eul.

Realitatea nu știe decît să existe. Spiritul știe însă atât ceea ce există cât și ceea ce nu există. El cunoaște atât fierul inert și cauciucul imobil cât și automobilul. Realitatea este unică și unitară. Spiritul este scindat și dublu. A ști existența naturală este însăși știința naturii, un lucru serios și poate chiar necesar: natura se trezește aici la propria ei conștiință. A ști ceea ce nu există este poezie, vis, irealitate, născocire, minciună — tot atîtea cuvinte cu rezonanță pejorativă, expresii eufemistice ale frivolității ne-necesare și inutile. În realitate însă tocmai în această frivolitate se manifestă spiritul autonom ca cea mai înaltă și mai serioasă forță naturală capabilă să dăruiască lumii o altă lume, o lume nouă, un univers himeric, imposibil și absurd din punct de vedere al existenței date — o lume pe care realitatea nu putea decît s-o viseze, dar de care avea nevoie, ca dovadă că după ce ea își face apariția în sînul ei, existența nu mai poate renunța la ea — un artificial al universului automobil opus naturalului univers imobil.

Spiritul a fost asociat din toate timpurile cu lumina și apariția lumii noi, în sînul celei vechi și împotriva ei, constituie astfel emanarea luminii spiritului în cavitățile întunecate ale existenței. Dar termenul de *lume* în limba română, (ca și în limbile slave) are aceeași semnificație cu « *lumină* »; lumina spiritului este o lume și emanarea acestei luminii este precipitarea unei lumi din vis în realitate. În urma acestei coborîri în realitate existența naturală acceptă în interiorul ei artificialul, făcutul — și prin aceasta ea devine cultivată. Din natura sălbatică și spontană ea devine *cultură*, artificiu naturalizat.

Istoria automobilului nu poate fi rezumată de înlănțuirea epică a măruntelor fapte diverse: ea face parte din acea gigantică desfășurare cosmică în care luxul și lumina spiritului devin lume.

erou
cinematografic



cele patru roți ale cinematografului **FILMUL MUT AMERICAN, GODARD, FELLINI și ANTONIONI**

Atît automobilul cît și cinematograful sînt în ultimă instanță semnele și produsele specifice ale acestui secol, neputînd deci prin aceasta să evite o condiționare reciprocă. Întîlnirea lor a fost o întîlnire necesară, și deloc întîmplătoare, căreia nimeni nu a reușit să-i bănuiască de pe atunci, dincolo de aparență, sensurile ei profunde. Sensuri pe care nici astăzi nu le înțelegem prea bine, dintr-o urmare firească a faptului că am încercat întotdeauna să le recunoaștem situîndu-ne în punctul de vedere al unei poziții rigide potrivit căreia cinematograful este o artă și automobilul o industrie. Dar dacă cinematograful reprezintă cu adevărat un lux, iar automobilul o necesitate, nu văd atunci de ce reciprocă nu ar fi cel puțin tot atît de adevărată. Și adevărul este că astăzi, în raport cu tendința generală a epocii de a trece totul în sfera obiectului de consumație, atît automobilul cît și filmul au început să tindă către o limită comună, acolo unde industria și cultura depășesc cerințele și limitele individului, înscriindu-se în sfera unor schimburi sociale. Trebuind deci să răspundă cerinței primordiale a spiritului uman de a evada în afara coordonatelor spațiului și timpului cartezian, atît automobilul cît și cinematograful au înțeles să devină deopotrivă, mijloace practice care aduc aventura la îndemîna oricui. Ce altceva este cinematograful dacă nu o aventură în timp, aventura reînțocării în trecut și a proiectărilor în viitor, aventura rememorărilor lui Isak Borg din *Fragii sălbatici* al lui Bergman și aventura imaginației Giuliei? Și ce altceva este automobilul, dacă nu un prilej pentru o aventură în spațiu, aventura de a învinge prin viteză legile

gravitației — ca în marile rallyuri ale lui Jin Clarke și Stanley Moss, aventura de a te lăsa sedus de imponderabilitatea punctelor cardinale și de mitomania unui nou idol care ar putea să fie astăzi tot atît de bine ca orice altceva, caroseria unui « Grand Prix Ferrari». Dar nici de data aceasta nu ne-am înșelat prea mult devreme ce juriul Trienalei de Artă Decorativă de la Milano avea să acorde în 1957 Marele său Premiul caroseriei DS Citroën, instituind prin aceasta o dată mai mult, ideea obiectului de consum ca obiect de artă. Adică ceea ce Marinetti remarcase deja în 1914 și ceea ce Le Corbusier avea să sublinieze cîțiva ani mai tîrziu, în 1923, spunînd: «Arta mai este astăzi uneori ascunsă prin muzee, dar să ținem seama și de faptul că am putea-o recunoaște într-o zi plimbîndu-se pe străzi».

Pare aproape imposibil de stabilit astăzi data exactă a apariției automobilului pe ecran; s-ar putea afirma totuși că începuturile acestei cariere rămîn însă legate de epoca burlescă a comicalui mut american. Această epocă în care se putea rîde de orice și în care totul părea făcut pentru rîs, epoca lui Mack Sennett și a lui Buster Keaton, a lui Harold Lloyd și Ben Turkin, Harry Langdon, iar într-un mod cu totul aparte, poate epoca unui Charlie Chaplin. Cele mai inspirate gaguri care s-au născut atunci aveau să se bazeze pe o tehnică specială a construcției dramatice, o tehnică prin care dezvoltarea, pregătind în ascuns desnodămîntul, nu se mai realiza prin repetiția clasică a situațiilor, ci instituia, de fiecare dată o nouă direcție în desfășurarea acțiunii, în așa fel încît suma și sensul de ansamblu al gagului, nu se putea deduce decît retrospectiv, odată cu concluzia. Dar pentru că de fiecare dată aceste noi orientări ale acțiunii trebuiau să rămînă în același timp convergente unui pretext inițial și independente totuși față de acesta, producătorii comicalui american au trebuit să nascocescă un prilej care să le ofere posibilitatea de a-și situa eroii într-un mod logic și eficace, mereu în raport cu o nouă situație. Și în cele din urmă a fost ales automobilul. Este însă semnificativ de remarcat că, cel puțin în această perioadă de început, automobilul nu a reușit să-și asume o funcție dramatică efectivă în elaborarea gagurilor, rămînînd doar un element de coloratură al epocii și un simplu vehicul de deplasare al personajelor. De abia în 1922, Buster Keaton cu filmul său *Cops* va încerca să încarce prezența automobilului pe ecran cu o funcționalitate dramatică în dezvoltarea gagurilor. Iată, de pildă, o scenă în care un om, alergînd pe stradă după un taxi, își pierde portofelul pe care Keaton îl culege pentru a-l înapoia proprietarului, cu o vagă părere de rău. Acesta nu înțelege însă gestul lui Keaton și-l împinge brusc, exact în momentul în care este gata să urce în taxi, se împiedică însă și cade; Keaton îl va ajuta totuși cu multă bunăvoință să urce în automobil, dar lucrul acesta nu-l împiedică să-și păstreze împreună cu mulțumirile și portofelul păgubașului, și în timp ce taxiul se depărtează, Keaton își numără liniștit banii. Dîndu-și seama de pagubă, proprietarul se reîntoarce în același taxi și, de pe fereastra automobilului, îi smulge lui Keaton prada. Banii însă se aflau în cealaltă mînă a lui Keaton care, o dată mai mult, pare să-și fi înșelat adversarul. Dar pentru că proprietarul se întoarce din nou, și coboară înșfîșit din taxi pentru a se răfui cu hoțul, în timp ce Keaton a dispărut ca prin minune. Și lucrul acesta provoacă pentru început mirarea noastră; pentru puțină vreme însă, căci în secvența următoare, îl vedem pe acesta așezat confortabil în același taxi, în care a pătruns pe portiera dinspre stradă, în timp ce păgubașul cobora pe cealaltă.

Keaton a reușit deci să atribuie în această secvență automobilului o funcție absolut indispensabilă în dezvoltarea gagului, căci pe de o parte, substanța sa comică rezultă din repeziciunea cu care se succed toate aceste momente, și ele nu ar fi putut avea loc la un interval atît de scurt dacă nu ar fi existat acest minunat vehicul, automobilul, iar, pe de altă parte, rezolvarea finală a gagului, la limita la care el pare să fi solicitat în extremis răbdarea noastră, are loc prin dispariția definitivă a lui

Keaton care nu putea avea loc decât datorită aceluiasi automobil. De altfel, încă din 1914, la începutul carierei sale, Chaplin se gândise să utilizeze automobilul în elaborarea unor gaguri, dar nici *Kid Auto Race At Venice* și nici *Mabel at the Wheel*, singurele filme în care am putea vorbi de o prezență efectivă a automobilului în mijlocul acțiunii, nu pot fi recunoscute astăzi ca reprezentative pentru creația sa. Spre deosebire însă de Chaplin, toți ceilalți mari comici ai filmului mut, vor avea rînd pe rînd revelația de a constata că automobilul, această mică mașină infernală, se compune dintr-o mie de bucățele de metal și că deci, tehnica accelerată a distrucției, atît de dragă gagului american din aceea perioadă, și-ar putea găsi aici o formidabilă sursă de inspirație. Împinsă chiar pînă la limita paroxismului ca în colosala distrucție a unei coloane de automobile din filmul lui Belly Bevan *Super Hoover Dyne Lizzies* sau în excentricitatea grotescă a filmelor lui *Al Saint-John*. Odată cu intrarea automobilului în arsenalul filmului comic american, începe cariera unuia dintre cele mai semnificative momente din evoluția burlescului cinematografic: acel amestec și condiționare reciprocă dintre o structură abil elaborată și o tehnică minuțios pregătită în vederea declanșării mecanismului comic, și o formă de agresiune care servește ca motor acestei declanșări. Iată de exemplu, cazul Laurel și Hardy — care prin mijlocirea unei astfel de structuri « proliferante » în care declanșarea unei reacții în lanț invadează întreaga sferă a acțiunii — reușesc să distrugă un întreg șir de mașini, fac să se tăvălească pe caldarîm zeci de persoane sub efectul unei singure lovituri de pumn, sau fac să zboare pe fereastră un întreg șir de obiecte prin simpla manipulare greșită a unuia din acestea. În *Two Tars*, aceiași Laurel și Hardy, de data aceasta în postura a doi automobiliști blocați de un « embouteillage » în mijlocul unei șosele, reușesc ca, înarmați doar cu o simplă șurubelniță, să-și facă dreptate, adică să distrugă conștiincios mașina vecină din aproape în aproape, pînă cînd șirul dublu de automobile de pe șosea se transformă într-un morman de fiare vechi. Și tot așa, în *Big Bussines*, cei doi încearcă zadarnic să vîndă un brad de sărbători irascibilului domn James Finleyston, domn care refuză totuși cu încăpăținare afacerea. Și pentru că ei insistă, se ajunge repede la acte definitive: în timp ce Finleyston le distruge piesă cu piesă caroseria mașinii, cei doi asociați îl distrug cu aceeași conștiinciozitate locuința acestuia. La fiecare nouă acțiune violentă, victima răspunde mai întii cu o indiferență simlulată și subliniată prin tăceri și priviri adînci, apoi, brusc, lasă să explodeze întreaga ură, redeschizînd astfel încă o dată ciclul infernal al distrucției. Totul se reduce în cele din urmă la acest model perfect: o situație foarte simplă, exploatată în toate posibilitățile ei, imprimînd o progresie și o metodică a acțiunii din care se nasc mici gaguri pe care am putea să le povestim în două cuvinte, dar care sînt de fapt de nepovestit. Așa este, de pildă, week-end-ul familiei din *The Perfect Day*, condamnat încă înainte de a începe, printr-o succesiune de mici catastrofe care culminează cu momentul în care mașina și pasagerii ei sînt literalmente înghițiți într-o baltă cu noroi.

Dar dacă inventarierea exactă a apariției automobilului în comicul mut american este astăzi cu adevărat imposibilă, atunci cel puțin tot atît de imposibil este să cerem același lucru în cazul comediei cinematografice contemporane. De la *Great Race* la *A Crazy, Crazy, Crazy World*, de la Jacques Tati la Jerry Lewis, exemplele vor fi nenumărate; nici unul dintre ele nu va mai avea însă strălucirea de odinioară și nici chiar *Mon anniversaire*-ul lui Pierre Etaix (istoria unor situații hazlii declanșate de imposibilitatea parcurii unei mașini în mijlocul Parisului), nu va mai reuși să se ridice la înălțimea vechilor tradiții.

Dar dacă noul cinematograful nu a reușit, cel puțin în materie de comedie, să se ridice la înălțimea exemplurilor clasice, să recunoaștem totuși că al său este meritul

de a fi ştiut să pună în circulaţie, un mod cu totul de a vedea, printr-o perspectivă dinamică, lumea, de a recompune realitatea din suma fragmentelor de civilizaţie şi cotidian. În măsura în care, eliberându-se de o structură narativă, tradiţională, noul cinematograf a încercat să instaureze o nouă estetică în a prezenta realitatea prin reflexele ei indirecte, în aceeaşi măsură asistăm aici la o îmbogăţire a semnificaţiei obiectului. Şi aceasta, mai ales în cazul operei cinematografice a lui Godard, operă a cărei dialectică stă în contradicţia dintre tendinţa generală a artistului de a surprinde viaţa în modul cel mai dezinteresat, extrăgând din fragmentele ei specifice o serie de semnificaţii obţinute printr-o prezentare cu prioritate a anumitor obiecte şi detalii şi, pe de altă parte, înclinaţia sa specifică de a căuta mereu asociaţii şi de a aduce totul în domeniul interpretărilor.

Cinematograful lui Godard este un cinematograf al fragmentelor de viaţă care, tocmai din dorinţa de a se putea realiza ca o înregistrare fidelă a unei lumi tulbure, răstoare prin realismul condiţiei sale, aşa cum este de pildă lumea filmelor lui Rossel, reuşeşte miraculos să devină o interpretare a acesteia şi anume în măsura în care lini, reuşeşte pentru Godard totul se petrece ca şi cum n-ar avea nimic personal de spus, dar care nu ar izbuti să vadă lumea cu ochiul liber şi să dispună deci de propria sa viziune. Cinematograf al citaţiilor şi al asociaţiilor bizare, opera lui Godard a reuşit în ochii marelui public performanţa de a trece de la stadiul neînţelegerii la cel al proastei înţelegeri, dar adevărul este că dacă citatele devin elemente de structură ale limbajului — la un moment dat personajele din *Pierrot le fou* se vor înţelege printr-un dialog mut rezultat din succesiunea unor titluri de pe copertile cărţilor — fragmentul construcţiei dramatice, un mod de a pune în discuţie însăşi valabilitatea ei — tarea construcţiei dramatice, un mod de a pune în discuţie însăşi valabilitatea ei — căci în povestirea sa cinematografică, Godard pune accentul de o potrivă atât pe căderi cît şi pe plinuri, în timp ce elipsa acţiunii escamotează pregătirea şi consecinţele evenimentului insistîndu-se că discontinuitatea expresiei cinematografice este cea care contribuie la unitatea structurală a filmelor sale, cu condiţia ca această unitate să apară ca rezultat al unei tehnici de lectură. Iată de pildă: în *Pierrot le fou* există pe autostrăzile pe care aleargă dispozitive publicitare articulînd o lozincă sau un « efect » pe mai multe panouri, suficient însă de distanţate între ele pentru ca numai o anumită viteză a lecturii, deci a deplasării automobilului, să facă posibilă, logica lecturii. La o viteză de o sută de kilometri pe oră, sintaxa fragmentelor de titluri se efectuează în mod cel mai exemplar, dar dacă automobilul imaginaţiei dumneavoastră nu va atinge această limită, atunci fiţi siguri că nu veţi înţelege nimic, sau aproape nimic din subtextul şi aluziile filmului. De altfel, în aproape toate filmele sale, Godard îşi obligă personajele să circule într-un *Jaguar*, într-un *Maseratti*, sau într-un *Ford Lux*, căci trebuie să ajungi la capătul cursei şi la capătul filmului pentru ca toate aceste secvenţe separate, antagoniste, complicate şi contrariante să se poată constitui într-un tot semnificativ.

De altfel, filmele lui Godard sînt în cele din urmă o aventură tragică, o lungă călătorie al cărui punct final nu poate fi decît unul singur : moartea. A *bout de souffle* şi *Vivre sa vie*, *Pierrot le fou* şi *Bande à part*, *Made in U.S.A.* şi *Week-end*, toate acestea sînt filme care, debutînd într-un delir calculat, se transformă curînd într-un roman-tism nebun şi disperat, alimentînd călătoria către moarte la bordul unui automobil, cu asemeni lui Catherine şi Jim din superbul *Jules et Jim* al lui Francois Truffaut. Cu ultimul său *Week-end*, Godard împinge însă jocul mai departe : nebunla romantică a ulimului său *Week-end*, nu mai poate fi o salvare, afară doar dacă această salvare nu crată a epocii noastre, nu mai poate fi o salvare, pentru că însăşi încercarea de a evada în mijlocul este cea a sinuciderii. Şi aceasta, pentru că însăşi încercarea de a evada în mijlocul naturii la volanul unui automobil, de a te proiecta deci într-o călătorie a cărei semni-

ficație rămîne în esențial cea a iluziei, este sortită morții, în măsura în care este contaminată de acel mecanism al accidentului implacabil. *Week-end* -ul urmărește în paralel procesul de distrucție fizică a omului într-o societate în care nebunia și deruta vitezel îl amenință existența la fiecare pas; pe de altă parte, procesul de alienare morală a conștiinței individului pe fondul unei epoci în care civilizația a ajuns să se autosubmineze. « *Week-end* » este dansul către moarte, inevitabil și irezistibil, dansul care înghite în fiecare duminică mîile de victime ale unui miraj căruia nimeni nu i se poate sustrage, și căruia aproape toți îi vor cădea pradă. Marșienii din *Alphaville*, de același Godard, spuneau undeva că « trebuie să mergi drept înainte, pentru a căuta salvarea, dar tot atît de adevărat este că tocmai drumurile drepte sînt cele mai periculoase ». Și totată mai mult, *Week-end*-ul ne dă dreptate: se ride în timp ce automobilul aleargă pe șosele, se gustă frumusețea peisajului care se deschide prin reflexele parbrizului, se amuză pe seama acelor figuranți imobili, umili trecători de pe marginea șoselelor, așa cum te amuzi de animalele dintr-o menajerie, dar nu se poate evita prin nimic apropierea de Moarte. Poți depăși mașina vecină pentru a o simți mai aproape, poți schimba drumul și direcția pentru a o reîntîlni în altă ipostază, dar ceea ce nu poți evita în nici un fel, este întîlnirea. Și prima imagine a celui accident stupid și străin pe care îl văzusem la începutul filmului atît de departe, printr-o distanță estetică pe care Godard a accentuat-o subtil, revine acum, decisivă, cu forța uluitoare pe care o conferă realitatea.

Ne-am amuzat la început cînd proprietarii unei mașini de sport lovită de un trecător se dau în spectacol în fața noastră, dar acum nici nu mai avem curajul să deschidem ochii căci prezența brutală a accidentului ne-a făcut să pierdem acea manieră suverană de a privi lucrurile din afară, și ne obligă acum să acceptăm realitatea exactă. Dar, dintr-o aceeași înclinație către contradicție, la care nu renunță niciodată, Godard ne procură înainte de sfîrșitul filmului fascinația unei întîlniri cu un personaj de cea mai pură esență onirică, acel Balsamo, iluzionistul care recheamă visurile oamenilor, și care înainte de dispariția într-un nor de fum, ne oferă imaginea unei turme de ol născută dintr-un cimitir de mașini vechi, amintindu-ne prin aceasta cele mai bune tradiții ale filmelor lui Fellini. Dezvoltîndu-și de-a lungul întregii sale cariere cinematografice o înclinație naturală către o mitologie a oniricului, Fellini a reușit să-și asume meritul de a fi restituit cinematografului capacitatea de a împinge convenția poetică în afara oricărui sistem de simboluri primare, ridicînd poezia și visul la rangul de substanță pură a cinematografului. Căci, fără să respingă și fără să conteste în ansamblul ei realitatea, opera lui Fellini este străbătută de fervearea unei fabulații în spatele căreia asociațiile de idei și inflexiunile memoriei reușesc să creze, în mod miraculos, însăși sursa progreselor dramatice. La limită, s-ar putea spune că pentru Fellini, ca și pentru *Giulietta*, totul este pretextul unei fabulații și că tocmai această fabulație care plecînd de la realitate pînă în sfera oniricului, dă sens și rațiune activității sale creatoare. Sînt semnificative în acest sens secvențele din *Opt și jumătate* în care Guido, la volanul unei mașini aproape oprite în mijlocul unui *embouteillage* general încearcă să se salveze din marea de mașini care au invadat strada. Din momentul în care este atras în acest mecanism indestructibil al blocării, Guido va trăi aventura unui vis grotesc a cărui substanță onirică se naște din suportul unei realități concrete dar care, depășind sfera cotidianului și intrînd în cea a simbolului, reușește să reconstituie și în modul cel mai exemplar, nu numai o viziune interioară a personajului, dar chiar și datele specifice ale universului social în care se zbate acesta.

La cîțiva centimetri în fața sa, în mașina oprită alături, aparatul lui Fellini descoperă figura unui bărbat necunoscut, cu trăsături dure, cu o privire rece și impene-trabilă, ascuns în spatele unor ochelari. Cei doi se fixează îndelung, în tăcere, prin

parbrizele automobilelor ca și cum fiecare ar fi privit un pește straniu într-un acvariu uriaș. Și în privirea pe care o schimbă nu există nici o urmă de simpatie și solidaritate umană ci mai degrabă un sentiment de ură nemărturisită datorat acestei vecinătăți forțate. Întorcînd privirea, Guido descoperă în mașina din față o femeie la volan care tocmai își reface machiajul privind-se în retrovizor, oglinda îi dezvăluie pentru o clipă fața flască îmbătrînită și patetică, prin iremediabila repulsie pe care o inspiră. În automobilul de alături doi bărbați discută cu animație ca și cum nu și-ar da seama de situație; o lungă conversație misterioasă și foarte importantă pentru ei îi izolează complet de restul lumii. În spate, într-o imensă limuzină neagră se întrevește trîntită leheș pe bancheta din spate o femeie frumoașă, pe jumătate goală care adresează, vag și impersonal, privirilor ațintite asupra ei, un surîs în care maliția se amestecă cu disprețul. Apoi, dintr-o dată în mijlocul acestei tăceri, claxoanele automobilelor încep să se facă auzite din loc în loc ca niște proteste atît de inutile încît seamănă mai degrabă cu un strigăt de ajutor. Imobilele înalte, ce mărginesc strada blocată de circulație, par ca niște ziduri invincibile în care acest micro-univers este strîns pentru o clipă și silit să se confrunte cu propria sa condiție. Sunetele claxoanelor se aud din ce în ce mai puternic și dintr-o dată, fără nici un fel de rațiune, Guldo va claxona cu toată puterea în timp ce o expresie de groază i se întipărește pe figură. Ochii lui încep să fixeze o crăpătură mică din portiera mașinii spre care aruncă o privire de o fixitate halucinantă. Și, ca și cum întreaga sa esență și substanță s-ar putea concentra în această privire, corpul său pare să evadeze prin golul portierei ridicîndu-se apoi într-un zbor lin, planînd îndelung deasupra caroseriilor strălucitoare oprite în mijlocul străzii.

Filmul articulează alci un puternic sens al oniricului pentru ca, apoi, brusc, în secvența următoare Fellini să revină din nou la tonul realist într-o secvență în care Guldo trezit brusc apare într-o cameră de hotel. De altfel, chiar și în *Giulietta și spiritele*, Fellini aplică aceeași metodă împingînd însă lucrurile mai departe: o secvență în care realitatea apare tot atît de fascinantă și tot atît de incredibilă ca și visul fantastic. Pe o stradă aglomerată din Roma, cu mașini care aleargă în ambele sensuri, răsună la un moment dat semnalul ascuțit al unui fluier și în timp ce șirul de mașini frînează brusc, un mic cocoșat — apariție aproape fantastică în această lume — traversează grăbit strada, strecurîndu-se printre șirurile de mașini. Ajuns la trotuarul celălalt, dispare într-o clipă în mulțime, în mulțimea de mașini care-și relau goana pe străzi. În *Blow-up-ul* același Antonioni, tehnica se repetă: amintiți-vă acea paradă fulgerătoare pe care cîțiva acrobați de circ o fac pe străzile Londrei strecurîndu-se cu o nebanuită abilitate printre șirurile de mașini care se scurg în ambele sensuri. Cine sînt ei? Unde se duc? Iată întrebări la care Antonioni nu ne va răspunde tocmai pentru a ne face să acceptăm o artificialitate a acestui dinamism, semn că ne aflăm la interferența dintre două universuri: cel al aparențelor și cel al realității, cel al unei lumi care este fotografiată și cel al unei lumi care fotografiază. Senzația de duplicitate se va prelungi deopotrivă și asupra personajelor; fotografii Thomas, în deghizarea lui de vagabond cerută de condiția esențială a jurnalistului-reporter-sociolog care trebuie să fie luat drept ceea ce nu este pentru a putea surprinde sub o deghizare falsă un «fapt colosal», dar care din momentul în care va intra în Rolls-ul său superb își va descoperi adevăratele identități: cele ale unei monarhii absolute în societatea Angliei contemporane; monarhia marilor fotografi de modă. Și nu este întîmplător faptul că astăzi fotografii Thomas umblă la volanul unor Rolls-uri și agenții secreți James-Bond, în Betley-uri strălucitoare, căci ei reprezintă în ultimă instanță virfurile unei ierarhii pe care prea puțini o declară și prea mulți o recunosc. O ierarhie pe blazonul căreia automobilul este și rămîne la loc de cinste.

Corectura: LIDA IGIROȘIANU

Tiparul executat la Întreprinderea Poligrafică «Arta Grafică»

**PREZENTAREA TEHNICĂ
S. CIUBOTARU**

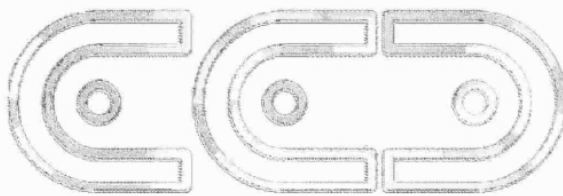
Secolul 20

**REDACȚIA: CALEA VIC-
TORIEI, 115. TEL. 16.79.22
ADMINISTRAȚIA: ȘOSEAUA
KISELEFF, 10—TEL. 18.33.99
BUCUREȘTI**

Lei 10

43 804





Scanare și prelucrare digitală



de

Anonim



și

CAT Graur



Antwerpen

2026

